Exp 0442
6-A-6

INDICE

ARCHIVO	N° INTERNO	DOCUMENTO
6-A-6	442	Organización de la Aviación Naval y su relación durante el conflicto.
6-A-6	470	Detalles de salidas y horas de vuelo FA1, FA2 y FA3.
6-A-5	438	LISTADO DE INTERNADOS
6-A-4	437	Informe sobre toAS - Personal 3 fuerzas Internado -

C. O. A. C.
EXP. E. INTE NO Nº ∅ 442

C. O. A. C.
ARCHIVO Nº 6-A-6

CLASIFICADO

ARMADA ARGENTINA

Nº "S"/82.

Letra JELO, Sec.



SECRETO

BUENOS AIRES, de Julio de 1982.

OBJETO: Ref./Resolución COAR.N°398"S"/82.

AL SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

En cumplimiento a lo dispuesto en el párrafo 5 del Agregado N°1 a la Resolución COAR N°398"S"/82, elevo al señor Almirante el informe final correspondiente.

El mismo consta de los informes producidos por los señores Comandantes de las Fuerzas Aeronavales, señor Jefe del Estado Mayor del Comando de la Aviación Naval y señor Oficial Superior de enlace con la Fuerza Aérea Argentina durante el reciente conflicto, y por las Acciones Recomendadas Compatibilizadas por elseñor Comandante de la Aviación Naval, señor Jefe de Aviación Naval y señor Contraalmirante D. Roberto B. MOYA.-

AGREGADO: Lo indicado en el texto.-



CARLOS PABLO CARPINTERO
VICEALMIRANTE
JEFE

C.O.A.C.
EXP. E. INTE NO Nº Ø 442

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº G-A-6



ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº

Letra



* INDICE *

*****

Λ

COMANDO DE LA AVIACION NAVAL
FUERZA AERONAVAL Nº 1
GRUPO DE TAREAS 80.1



SECRETO

EJEMPLAR Nº 01

ORGANIZACION DE LA AVIACION NAVAL Y SU RELACION CON LA AVIACION NAVAL DURANTE EL CONFLICTO



1982
Imprenta E.S.A.N.

SECRETO



INDICE

SECRETO



Tema: "La Organización de la Aviación Naval y su relación con la Aviación Naval durante el conflicto"

Desarrollo:

1. Organización administrativa/operativa actual

   1.1. Aspectos positivos y negativos que incidieron en la conducción de las operaciones

1.1.1. Relaciones de Comando

a. No existió un trabajo CONJUNTO de las FF.AA., al contrario ha habido interferencias mutuas en especial con la FUERZA AEREA.

b. El Comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur no tuvo subordinada a la Fuerza Aérea Sur, por lo que ésta creó sus misiones y tareas sin cumplir las que prioritariamente le son propias, como ser la de obtener la Superioridad Aérea, el Bombardeo Estratégico a Bases Terrestres (San Carlos - Darwin) y el Apoyo Aéreo Cercano al EJERCITO.

c. En la Organización Administrativa, la existencia del Comando y la Jefatura de Aviación Naval genera duplicidad de esfuerzos en algunos aspectos, vacios en otros y, en algunas ocasiones, opiniones diferentes.

d. En la Organización Administrativa de la Aviación Naval, las Bases Aeronavales de Ushuaia y Río Grande dependen de un Comando de Fuerza que en operaciones no dispone de ellas, ya que pasan a depender de otro Comando. Esto hace que el Jefe de la Base Aeronaval dependa administrativamente de la FUERZA AERONAVAL N° 3, operativamente de la FUERZA AERONAVAL N° 1 y por Area Naval del AREA NAVAL AUSTRAL.

e. Dentro de las Fuerzas Aeronavales existen las Escuadras Aéreas que administrativamente son un escalón más en las relaciones de Comando, ocasionando demoras, duplicidad de esfuerzos y, a veces, interferencias entre las Escuadrillas.

Considero que es un Comando creado para igualar el de Segunda Clase de unidades de Superficie y para poner en condiciones de ascenso a los Capitanes de Fragata.

El único que realmente se justifica es el de la ESCUELA DE AVIACION NAVAL y, en su momento, el del Grupo Aeronaval Embarcado.

f. En la Organización Operativa, se trató de asimilarla a la Administrativa, creo que debería ser a la inversa, es decir adoptar una Organización Administrativa que, con pocos cambios, pase a la Operativa sin mayores inconvenientes.

g. El Comando de la FT 80 y de los GGTT 80.2 y 80.3 estuvieron demasiados alejados geográficamente del Teatro de Operaciones. Esto trajo aparejado, en mi opinión:

- Falta de vivencia de la situación táctica y personal de las tripulaciones.
- Exceso de comunicaciones, vulnerando la SEGURIDAD Y RAPIDEZ.
- Demasiados EEMM para pocos medios.
- Demasiados asesores y coordinadores entre el Comando de la FT y sus Comandos Subordinados.
- Demoras tácticas entre una situación dada y la correspondiente decisión y ejecución.
- En algunas ocasiones, falta de control de aeronaves por perder ligazón, cuando existía una Base Aeronaval con radares y comunicaciones aptas en el mismo Teatro de Operaciones.

SECRETO



h. El traslado del Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur a Comodoro Rivadavia complicó aún más las Relaciones de Comando porque su EM quedó en Puerto Belgrano, de modo que hubo una mayor división.

i. La FUERZA AERONAVAL N° 3, lo mismo que en 1978, pasa orgánica y funcionalmente a ser un GT. sin inconvenientes, manteniendo su estructura.

j. Las organización del GAI, y la experiencia de cuatro años, permitió adoptar rápidamente la orgánica del GT 80.1.

k. La incorporación de elementos de PREFECTURA NAVAL ARGENTINA al GAI fué positiva.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



1.1.2. Apoyo Operativo

a. Quedó ampliamente demostrada la importancia de contar con aviación de transporte en la ARMADA.
Los apoyos tácticos y carga de alta prioridad fueron cumplidos en tiempo y lugar.

b. En la BASE AERONAVAL RIO GRANDE el apoyo meteorológico fué muy bueno.

c. La COC, radares y central de comunicaciones de Río Grande permitieron un apoyo eficaz a las operaciones en el TOAS y la ligazón permanente con Puerto Argentino e Isla Borbón.

d. Se comprobó la necesidad de contar con aviones retrasmisores en apoyo de otras Operaciones Aéreas Navales, permitiendo desarrollarlas con seguridad y eficiencia.

e. El sistema de comunicaciones se vió saturado, ocasionando demoras inaceptables.La mayoría de los Mensajes Navales eran "Prioridad Operativa", con lo que no había prioridad entre ellos.
Esto motivó que se buscaran métodos y sistemas alternativos, que en la mayoría de los casos no ofrecían seguridad.

f. Cuando había problemas con equipos codificadores de voz, se optó por hacer operar corresponsales en lengua guaraní y en claro.Con esto se obtuvo SEGURIDAD y RAPIDEZ.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



1.1.3. Apoyo Logístico

a. Fué muy rápida y efectiva la puesta en servicio de las aeronaves por parte de los Arsenales y el TALLER AERONAVAL CENTRAL.Practicamente la Aviación Naval contó con el 95% de sus medios aéreos al iniciarse las acciones.

b. El apoyo logístico de materiales y equipos de campaña fué satisfactorio y permitió apoyar las operaciones en la BASE AERONAVAL RIO GRANDE, Estación Aeronaval Río Gallegos y crear Aeródromos de Campaña en Puerto Argentino e Isla Borbón.Esto se debió a la experiencia de la Unidad Logística del GAI y a la disponibilidad de Unidades ASAC.

c. Si bien las restricciones de provisión de materiales bélicos produjo inconvenientes, la falta de algunos repuestos y elementos se vió influenciada por:

- Excesiva demora del sistema de adquisición de materiales (2 años).
- Descentralización de la responsabilidad en lo que hace a todos los equipos en uso en la Aviación Naval (ejemplo clásico los cartuchos para asientos eyectables, que son responsabilidad de la DIRECCION DE ARMAS NAVALES, los equipos electrónicos, de la DIRECCION ELECTRONICA NAVAL, etc.) en lugar de estar centralizados en un solo Organismo.
- No aprovechar la experiencia y requerimientos logísticos originados por el conflicto con CHILE en 1978 (ejemplo: los visores nocturnos)

d. Causó inconvenientes no contar con un Taller General adecuadamente equipado en la BASE AERONAVAL RIO GRANDE.En numerosas oportunidades se debió recurrir a talleres de la ciudad, con la correspondiente pérdida de tiempo y seguridad en el trabajo.

e. Faltaron elementos para paletizar toda la carga aérea.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE



SECRETO

1.1.4. Inteligencia

a. No se notó un trabajo de inteligencia a nivel CONJUNTO. En la hipótesis CHILE se ha debido realizar misiones peligrosas con medios poco aptos, cuando la FAA dispone de LEAR JETS fotógrafos que podrían obtener mejores resultados con menor peligro.
Cada FFAA efectúa su propia inteligencia triplicando esfuerzos, con pobres resultados.

b. Dentro de la ARMADA se aprecia que la JEFATURA DE INTELIGENCIA NAVAL asigna prioridad al marco interno sobre el regional ó mundial, porque los sucesos de los últimos años nos han llevado a eso.

c. El COMANDO DE OPERACIONES NAVALES tiene su Departamento Inteligencia y cada Componente, el suyo. Habría que unificar esfuerzos.

d. En el conflicto con Gran Bretaña no se consideraron las capacidades del Enemigo y durante el mismo se siguieron agregando algunas capacidades de Chile.

e. No se ha realizado inteligencia en los "post-vuelos".

f. La evaluación de daños producidos en los ataques fué deficiente.

g. No se efectuó inteligencia operativa en Malvinas por falta de medios aptos (ejemplo: fotografía de San Carlos después del desembarco).

h. La inteligencia electrónica fue pobre por falta de medios.

i. Exite una buena capacidad de inteligencia en comunicaciones, en lo que refiere a escucha e intercentación, pero luego se pierde al procesarla.

j. Se demostró la importancia de contar con P.O.E. en el avistaje, localización e información de la Fragata HMS COVENTRY, que permitieron su destrucción.

k. Resultó muy eficiente la ROA desplegada en Tierra del Fuego, si bien no cubrió todos los sectores.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



1.1.5. Personal

a. Si bien es conocida, se notó la falta de Pilotos en las Escuadrillas.

b. Rindió muy buen resultado la convocatoria y readaptación de Pilotos de la Reserva Activa.

c. La vida útil como Piloto generalmente termina al finalizar el Comando de Escuadrilla, es decir cuando se ha llegado al punto más alto en adiestramiento.

d. Consecuentemente con la anterior, la mayoría de los CC y CF están alejados de la actividad aérea.

e. No hay estricta selección para Comandos y desempeños en puestos claves (EEMM).Normalmente los Comandos se cumplen por turno y para cumplir la reglamentación.

f. Debido a los traslados generales masivos, la ARMADA está alistada para operar entre agosto y diciembre.

g. En algunos pilotos se notó falta de agresividad.Estimo que no se hace un adecuado culto al coraje.Las Fojas de Concepto tienen casi tantos items sociales (Tacto - Porte Militar - Expresión Oral y Escrita, etc.) como operativos.

h. A fin de que casi todos puedan acceder al Comando, se hacen rotaciones anuales que no permiten adecuadas continuidades.

i. Se dan casos de crear cargos y Comandos para ubicar a una autoridad, en lugar de utilizar al más idóneo.

j. Se debe considerar que aproximadamente el 50% de los pilotos está destinado en unidades operativas.

k. El sistema de Pilotos Adscriptos dá resultado en algunas Escuadrillas (EA51 - EA52 - EA4R) pero en las de combate no se cubre el aspecto operativo, solamente se vuela el avión.

l. La complejidad de las aeronaves que se están incorporando demandan alta especialización de Pilotos - Tripulantes y Mecánicos y permanencia en el destino.

m. El Personal Superior que ocupa cargos operativos, arriesgando opiniones y actitudes, vé que los que siguen en cargos administrativos tienen sus mismas y, a veces, mejores posibilidades por su permanencia en Buenos Aires y en la cercanía de las Altas Autoridades de la ARMADA.

n. El desempeño del Personal Civil ha sido excelente, demostrando la necesidad de mantener tripulados los Arsenales Aeronavales.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



1.1.6. Material

a. Nuestra Aviación Naval tiene gran cantidad de aeronaves "periféricas" (L-188 - F-28 - BE200 - BE-80 - S2A - PL-6) pero muy poco material de combate (A4 - SUE - H3 - S2E) y ningún explorador.

b. Se tiene idea que algunos aviones son aptos para el combate por el hecho de tener un lanzabombas ó una ametralladora (T34 - MC32/33) y se crean falsas espectativas contabilizándolos como tales.En el conflicto de Malvinas se comprobó que, salvo algún vuelo de reconocimiento con poco peligro, no son en absoluto aptos para ello, por lo tanto hay que utilizarlos en su función específica de adiestramiento.

c. Las cantidades de aviones de combate son bajas.Estimo que se debería tender a 3/4 divisiones por Escuadrillas.

d. Esta desproporción de aviones hace que muchos Oficiales jóvenes deseen ser destinados a la SEGUNDA ESCUADRILLA AERONAVAL DE SOSTEN LOGISTICO MOVIL.

e. El material del GAI, encarado para el conflicto CHILE, ha dado muy buen resultado.

f. Los aviones de transporte no cumplen las especificaciones y necesidades del transporte táctico, por carecer de rampas de carga/descarga.

g. Los medios de transporte terrestre y la mala condición de la mayoría de los mismos en la BASE AERONAVAL RIO GRANDE conspiró contra las actividades.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



1.1.7. Infraestructura

a. Dada la importancia del TOAS por las hipótesis CHILE y MALVINAS se hace notar la necesidad de desarrollar la BASE AERONAVAL RIO GRANDE.

b. En las operaciones del TOAS se demostró la conveniencia de contar con la Estación Aeronaval Río Gallegos.

c. Las Bases Aeronavales no cuentan con Alarmas y Defensas AA.

d. La BASE AERONAVAL RIO GRANDE ha sido ideada para apoyar las operaciones de las Líneas Aeronavales y a partir de 1978 ha debido afrontar requerimientos operativos que saturan sus posibilidades.

e. La BASE AERONAVAL PUNTA INDIO tiene pistas no aptas para la operación continuada de aviones pesados.La pista nueva prevista no tiene posibilidades de concresión por el momento.

f. Las obras realizadas en la BASE AERONAVAL RIO GRANDE a partir de 1978 han permitido absorver en parte los requerimientos operativos.

g. Los Aeródromos de Campaña de 1978 no son aptos para los aviones actuales.

h. Se carece de refugios para aviones en las Bases Aeronavales.

i. El concepto de ASAC ha tenido plena vigencia.

j. La BASE AERONAVAL ALMIRANTE ZAR tiene instalaciones que permiten absorver una Escuadrilla.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



1.1.8. Adiestramiento

a. El conflicto con Gran Bretaña ha demostrado que, en la actualidad, la mayoría de las operaciones son nocturnas.

b. Los lanzamientos de armas se realizaron en vuelos rasante, tanto bombas como cohetes y hostigamientos.Estas dos últimas técnicas no se practican en tiempo de paz.

c. El Apoyo Aéreo Cercano tabién se efectuó en vuelos rasantes.El avión que volaba a más de 200' era facilmente derribado por misiles portátiles tipo BLOW PIPE.

d. Nuestro sistema de adiestramiento, unido a los traslados generales, hace que la operatividad de la Escuadrilla sea ACEPTABLE en el segundo semestre de cada año.

e. La mayoría de los instructores de la ESCUELA DE AVIACION NAVAL son de poca antigüedad, por lo que pueden enseñar técnicas de vuelo pero no experiencia.

f. El curso de readaptación para Pilotos de Reserva Activa ha sido muy satisfactorio.

g. El tipo de adiestramiento del GAI ha sido positivo para este conflicto, en especial en el aspecto logístico y de apoyo a las operaciones.Con los medios aéreos, dentro de sus capacidades fué aceptable.

h. El hecho de operar toda la Aviación Naval en tiempo extremadamente frío demostró la necesidad de adiestrarse en tiempo de paz, sobre todo en lo que hace a logística, equipo de pista, apoyo de la Base, etc.

i. Las Escuadrillas emplean mucho su tiempo en adiestramiento de Pilotos Primarios, ya que normalmente el 50% es Primario y el otro 50% Secundario.

j. En general hay poco adiestramiento A/S por los requerimientos de otras Unidades ó de los propios submarinos.Pero es fundamental la Guerra Aérea Antisubmarina.

k. Se han cumplido Temas Tácticos poco reales, como el ataque a un portaaviones con P2. No atacar buques con T34.

l. El adiestramiento de los Pilotos Adscriptos es mínimo en la faz operativa.

m. Es muy positivo poder cumplir ejercitaciones con munición efectiva durante el adiestramiento anual.Permite detectar pequeños errores que harían que una bomba no explote ó un cohete no salga de la cohetera, además de comprobar la calidad de la munición.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



2. - Conclusiones

SECRETO



2.1. - Relaciones de Comando

a. El Estado Mayor Conjunto tiene poco peso en las operaciones. En 1978 se llegó a crear otro Estado Mayor de las FF.AA.

b. En las operaciones del conflicto con Gran Bretaña no ha existido el principio de Operaciones Conjuntas y Coordinadas.

c. El mantenimiento de dos Estados Mayores en la Aviación Naval tiene un resultado poco satisfactorio y quita unidad de criterio. Ambos tienen insuficiencia de Personal y no pueden cumplir plenamente sus tareas.

d. Las Bases Aeronavales de la IGTF tienen múltiples dependencias, provocando problemas de funcionamiento.

e. Los Comandos de Escuadra Aérea no se justifican.

f. La Organización Administrativa no se adapta plenamente a la Operativa.

g. No es conveniente controlar operaciones lejos del teatro.

h. Es necesario mantener el concepto del GAI.

i. Es necesario mantener el Personal y medios aéreos de la PNA incorporados al GAI en tiempo de paz, para poder alistarlos rápidamente en tiempo de guerra.

j. Se debería dar absoluta prioridad a lo operativo.

k. La organización administrativa de la Aviación Naval es demasiado abultada para los medios con que se cuenta.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



2.2. - Apoyo operativo

a. La ARMADA debe mantener su capacidad de transporte táctico, pero se debería reveer el tipo de avión.

b. Los medios de apoyo a las operaciones y logística del GAI son aceptables.

c. Es necesario mantener la capacidad de aviones retrasmisores de comunicaciones.

d. Se debe insistir en la Doctrina y Procedimientos en las comunicaciones.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



2.3. - Apoyo Logístico

a. El TALLER AERONAVAL CENTRAL y los ARSENALES AERONAVALES en tiempos de conflicto han demostrado estar en capacidad de poner en servicio el mayor número de aeronaves en el menor tiempo. Esto habría que implementarlo en tiempo de paz.

b. Es necesario implementar el EEM ASAC.

c. El apoyo logístico a la Aviación Naval está descentralizado y no es eficiente.

d. La BASE AERONAVAL RIO GRANDE carece de un Taller General de Reparaciones con capacidad de apoyar un grupo numeroso de aeronaves.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



2.4. - Inteligencia

a. La inteligencia a nivel conjunto está descentralizada y no hay coordinación de esfuerzos.

b. La inteligencia operativa en la ARMADA es escasa.

c. En el nivel operativo de la ARMADA también hay descentralización.

d. No hubo buena inteligencia en el conflicto con Gran Bretaña.

e. A nivel de Escuadrilla hay poca inteligencia operativa táctica.

f. No se procesa la inteligencia operativa.

g. Los POE y los ROA son sistemas eficientes, baratos y que rápidamente se pueden utilizar en tiempo de guerra, si fueron razonablemente concebidos y adiestrados en tiempo de paz.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



2.5. - Personal

a. Faltan Pilotos en la Aviación Naval.

b. Los Pilotos de la Reserva Activa son sumamente necesarios y se pueden mantener razonablemente adiestrados con poco esfuerzo.

c. No se aprovecha la experiencia en vuelo de los SS.JJ.

d. Debe haber un núcleo seleccionado de SS.JJ. aptos para Comando y otro para EE.MM. y funciones administrativas.

e. Los traslados masivos atentan contra los niveles operativos de la ARMADA.

f. Los Fojas de Concepto no reflejan la realidad de los requerimientos de la ARMADA con respecto a un Oficial.

g. La rotación anual de los Comandantes atenta contra los niveles operativos.

h. En numerosos casos no se utilizan las personas idóneas para los cargos.

i. El rendimiento en la utilización los pilotos es bajo.

j. Se debe mantener el sistema de Pilotos Adscriptos, pero se lo debe implementar mejor.

k. Es necesaria una mayor permanencia y especialización del Personal en las Escuadrillas.

l. El Personal que se desempeña en cargos operativos debe ser considerado con un mayor coeficiente en sus Fojas que el personal de cargos administrativos.

m. Los pases en Aviación Naval se elaboran en tres organismos de la ARMADA: DIRECCION DE ARMAMENTO DEL PERSONAL NAVAL, COMANDO DE LA AVIACION NAVAL y JEAFATURA DE AVIACION NAVAL.

n. Es una necesidad contar con Personal Superior de un Cuerpo de Apoyo Combate, principalmente para cumplir funciones en las Bases y liberar Pilotos (Ej.: Jefe de automotores).

l. Sigue en vigor la necesidad de profundizar la capacitación del Personal Subalterno de Aviación Naval y crear nuevas orientaciones y capacitaciones.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



2.6. Material

a. Hay pocas aeronaves de combate en la Aviación Naval.

b. Los T-34 y MC-32/33 no deben ser utilizados en combate, salvo considerando especialmente la ACEPTABILIDAD.

c. El material de campaña del GAI ha dado buenos resultados.

d. No se cuenta con buenos vehículos en la IGTF, en cantidad y calidad.

e. Los aviones de transporte son poco aptos para transporte táctico por falta de rampa.

f. No hay aviones-tanque para reaprovisionamiento en vuelo.

g. La operatividad del Portaaviones A.R.A."25 DE MAYO" está comprometida por las exigencias de la aviación embarcada.

h. Hay mucha variedad de aeronaves.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



2.7. - Infraestructura

a. Es necesario desarrollar operativamente las Bases Aeronavales afectadas al TOAS.

b. No hay pistas para recuperación de aeronaves y operaciones restringidas, tipo Aeródromo de Campaña, en la IGTF.

c. Se debería reactivar la Estación Aeronaval Río Gallegos.

d. La ARMADA no posee radares ni Defensa AA en sus establecimientos, en especial en el sur.

e. La BASE AERONAVAL RIO GRANDE debería ser el centro de las operaciones en el TOAS.

f. En la BASE AERONAVAL PUNTA INDIO no pueden operar aviones pesados en forma permanente.

g. Se deben mantener e incrementar las ASAC.

h. La BASE AERONAVAL ALMIRANTE ZAR es apta para apoyar por lo menos una Escuadrilla.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



2.8. - Adiestramiento

a. Es fundamental adquirir capacidad de operaciones nocturnas, en especial de caza y ataque.

b. Las técnicas y tácticas de ataque utilizadas están superadas por las defensas AA.

c. Es necesario normalizar el adiestramiento de la Aviación Naval al alto nivel, en especial entre Escuadrillas de Ataque.

d. Se debería graduar el adiestramiento y los pases para mantener un nivel más constante de capacidad operativa.

e. Es necesario contar con una Reserva Activa.

f. La experiencia del GAI desde 1978 es muy positiva.

g. Es necesario adiestrase en operaciones en tiempo extremadamente frío.

h. Se debe incrementar el adiestramiento A/S.

i. Los Temas Tácticos deben ser mas realistas.

j. Se debe incrementar el nivel de adiestramiento de los Pilotos Adscriptos.

k. Se deben realizar amunicionamientos y ejercitaciones de armas con munición efectiva.



HECTOR ALBINO MARTIN
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



3. - Acciones Recomendadas

SECRETO



3.1. Relaciones de Comando

a. El Estado Mayor Conjunto debería tener más ingerencia en las operaciones, elaborando los Planes Conjuntos y emitiendo Directivas de Coordinación.

De ser necesario, los EEMM de las FFAA destacarían Personal Superior especializado en una operación específica para asesorar.

b. La Aviación Naval debería tener una sola Autoridad Superior y un Estado Mayor que unifique las tareas de los actuales COMANDO DE LA AVIACION NAVAL y JEFATURA DE AVIACION NAVAL.

Su ubicación debería ser en el Comando en Jefe de la Armada.

El Comandante de la Aviación Naval, lo mismo que el de la Flota y de la Infantería de Marina deberían depender directamente del Comandante en Jefe de la Armada, eliminándose en consecuencia el Comando de Operaciones Navales.

Las funciones del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, pueden ser cumplidas por las Jefaturas de Operaciones, Logística e Inteligencia y por la Dirección General del Personal Naval.

El Comandante en Jefe tendría directamente el control operativo de sus medios, a través de los Comandos de los tres Componentes.

Se eliminaría un Estado Mayor (el del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES), que duplica sus tareas con el ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA (caso Operación Malvinas (CON) y Operación Sandwich (JEOP).

Los Comandantes de los Componentes, razón de ser de la ARMADA, tendrían acceso directo al Comandante en Jefe.

El ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA confeccionaría los Planes Anuales de Actividades de la ARMADA y cada Componente detallaría su parte.

El ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA elaboraría los Planes de Guerra y cada Componente, los Planes Contribuyentes.

El Comandante de la ARMADA designaría Comandante Naval de los Teatros de Operaciones y designaría OCTs en Operaciones Navales.

El OCT de una Operación Naval debería ser un Oficial Superior del Componente que tenga la mayor responsabilidad y cuya actuación sea la predominante (ej. en una Operación Aérea Naval el OCT debería ser un Aviador Naval, en una Operación de protección de un convoy, un Oficial de Superficie).

Cada Componente aportaría los medios necesarios de la operación al OCT, quién dependerá del Comandante del Teatro ó del mismo COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA.

Las Tareas de Personal, Logística, Inteligencia, Armas y Comunicaciones están cubiertas por el ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

El Estado Mayor de la Aviación Naval podría conjugar las tareas de los actuales EEMM del COMANDO DE LA AVIACION NAVAL y JEFATURA DE AVIACION NAVAL.

El Departamento Medios y División Bases (JEAN) integrarían el Departamento Logística (COAN).

El Departamento Doctrina y Planes (JEAN) entraría en el de Operaciones (COAN).

SECRETO



La División Personal (JEAN) en el Departamento Personal (COAN).

La División Cursos (JEAN), en el Departamento Personal (COAN).

La División Adiestramiento (JEAN) en el Departamento Operaciones (COAN).

La unión de la calidad y esfuerzos de ambos EEMM, sin duda redundará en una mayor eficiencia.

Se agregan proyectos de Organigrama de la ARMADA y del Comando de la Aviación Naval (Agregados 1 y 2).

Referencias PROFUARA 2 - Capítulo 1.1 - Art. 1.1.11 y 1.1.12.

c. Por ser la Base Aeronaval Río Grande el Punto de Apoyo Principal en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, debería constituir una Fuerza Aeronaval y de ella depender la Base Aeronaval Ushuaia y la Estación Aeronaval Río Gallegos.

Además se le asignaría todo lo que hace al apoyo a las operaciones, es decir ASAC, Aeródromos de Campaña, Puestos de Observación y Escucha (POE) y Red de Observadores Adelantados (ROA).

No contaría con un Grupo Aéreo estable, sino que se le asignarían medios en función de la tarea que deba cumplir.

Se incluye esta Fuerza en el proyecto de Organigrama de la Aviación Naval (Agregado 3).

Referencia PROFUARA 2 - Capítulo 1.1 - Art. 1.1.16.

d. Se deberian suprimir los Comandos de las actuales Escuadras Aéreas. Solamente quedarian los actuales de la Escuela de Aviación Naval y el del Grupo Aeronaval Embarcado, que deberian ser para la jerarquía de Capitán de Fragata.

Las Escuadrillas dependerian directamente de los Comandos de Fuerza, excepto las que componen el Grupo Aeronaval Embarcado, que por razones funcionales deberian tener el mismo Comando Administrativo en tierra y Operativo a bordo. PROFUARA 2 - Capítulo 1.1 - Art. 1.1.15.

Los CC y CF cumplirian Comando en Escuadrillas. De esta forma, todos los SS.JJ. estarian en condiciones de integrar Escuadrilla, como Comandante, Segundo Comandante ó Jefe de Departamento, según su antiguedad relativa, redundando en un mejor aprovechamiento de su experiencia y pudiéndose disponer de más pilotos adiestrados.

Los Comandos podrían ser de por lo menos dos años, para lo cual se debería excluir de esta posibilidad a los de más baja calificación.

Los Comandos repetidos permiten una mayor continuidad y rendimiento.

e. La experiencia de los conflictos con Chile y Gran Bretaña dice que se constituyan cuatro Grupos de Tareas Aeronavales:

- Grupo Aeronaval Embarcado.
- Grupo de Exploración.
- Grupo de Sostén Logístico Móvil.
- Grupo Costero.

SECRETO

A efectos de mantener una Orgánica Administrativa que pueda pasar a la Operativa sin grandes cambios, es conveniente que estos Grupos constituyan Fuerzas Aeronavales.

El Agregado 3 es un proyecto de Organigrama de la Aviación Naval, con las siguientes aclaraciones:

FAE1 - Incluye todas las aeronaves de formación de pilotos.

Los Alumnos de la Escuela de Aviación Naval, comenzarían su Capacitación en reactores ó multimotores en EA11 (EA41) y EA1R (EA4R).

En la Escuela de Aviación Naval tendrían una Instrucción Primaria y Selectiva en T-34 y luego completarian el curso con una Instrucción Básica en MC-32.

Los destinados a Helicópteros, serian destinados a EAH1.

El programa de Instrucción Aérea será tema de otro Estudio.

FAE2 - Tendría su núcleo en el GAE, con un Comandante Administrativo que asumiría el Comando Operativo, con el grado de Capitán de Fragata antiguo.

FAE3 - Constituye el Grupo de Sostén Logístico Móvil.

FAE4 - Constituye el Grupo de Exploración. en el [illegible]

FAE5 - Está constituida por las Bases y Sistemas de apoyo a las operaciones.

No tendría aeronaves permanentes, sino que serian asignadas transitoriamente para cumplir los Planes de Adiestramiento tendientes a alcanzar las Capacidades Operativas deseadas.

Estas aeronaves serian desprendimientos de las otras Fuerzas Aeronavales y que pasarian a depender del Control Operativo de la Fuerza Aeronaval N° 5

De la misma manera, si el Grupo Costero se constituye en otra Base, la Fuerza Aeronaval N° 5 destacará los ASAC, POE y ROA para que pasen a depender de la Fuerza Aeronaval que corresponda.

Los Comandos de las Fuerzas Aeronavales serian ejercidos por CN ó CF antiguos (FAE3 - 5).

Los Comandos de Fuerza Aeronaval N° 4 y 5 pueden acumular las Jefaturas de Base Aeronaval Almirante Zar y Base Aeronaval Río Grande respectivamente en caso de falta de personal.

f. Los Comandantes de los Grupos de Tareas Aeronavales serian:

- Grupo Aeronaval Embarcado - GAE
- Grupo de Exploración - FAE4
- Grupo de Sostén Logístico Móvil - FAE3
- Grupo Costero - FAE5 - 1 ó 2 según donde se ubiquen los medios aéreos.

~~El Comandante de la Aviación Naval debería ser el OCT de una Opera~~

SECRETO



ción Aérea Naval ó el 2°OCT de una Operación Naval. Los dos Comandantes de Fuerza Aeronaval que queden sin Grupo de Tareas integrarían el EM del OCT en Logística y Operaciones como Jefes ó Subjefes de Departamento, según su antigüedad relativa.

Los Jefes de Base asumirian el control de los Arsenales y medios que queden en su Base.

Cada Comandante de Grupo de Tareas se instalará en el Area de Operaciones.

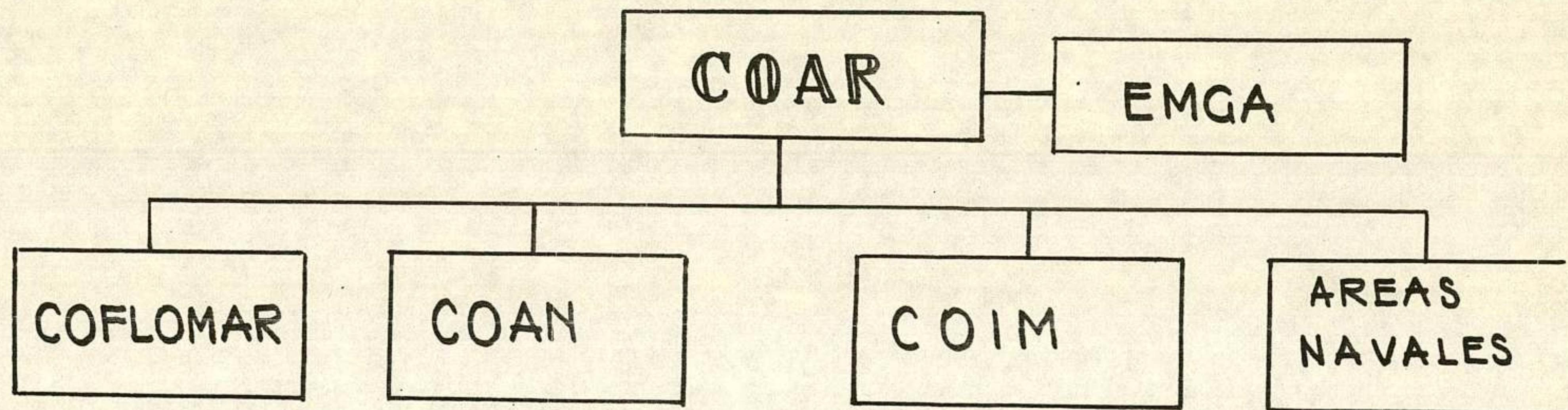
g. Dado el buen resultado que se ha obtenido del GAI, éste debería mantenerse concentrado con las ASAC - POE y ROA en la Fuerza Aeronaval N° 5, que sería su Teatro de Operaciones natural, incorporando medios de Prefectura Naval Argentina periódicamente para alistarlos para tiempo de guerra.

Referencia: PROFUARA 2 - Capítulo 1.1. - Artículo 1.1.14.



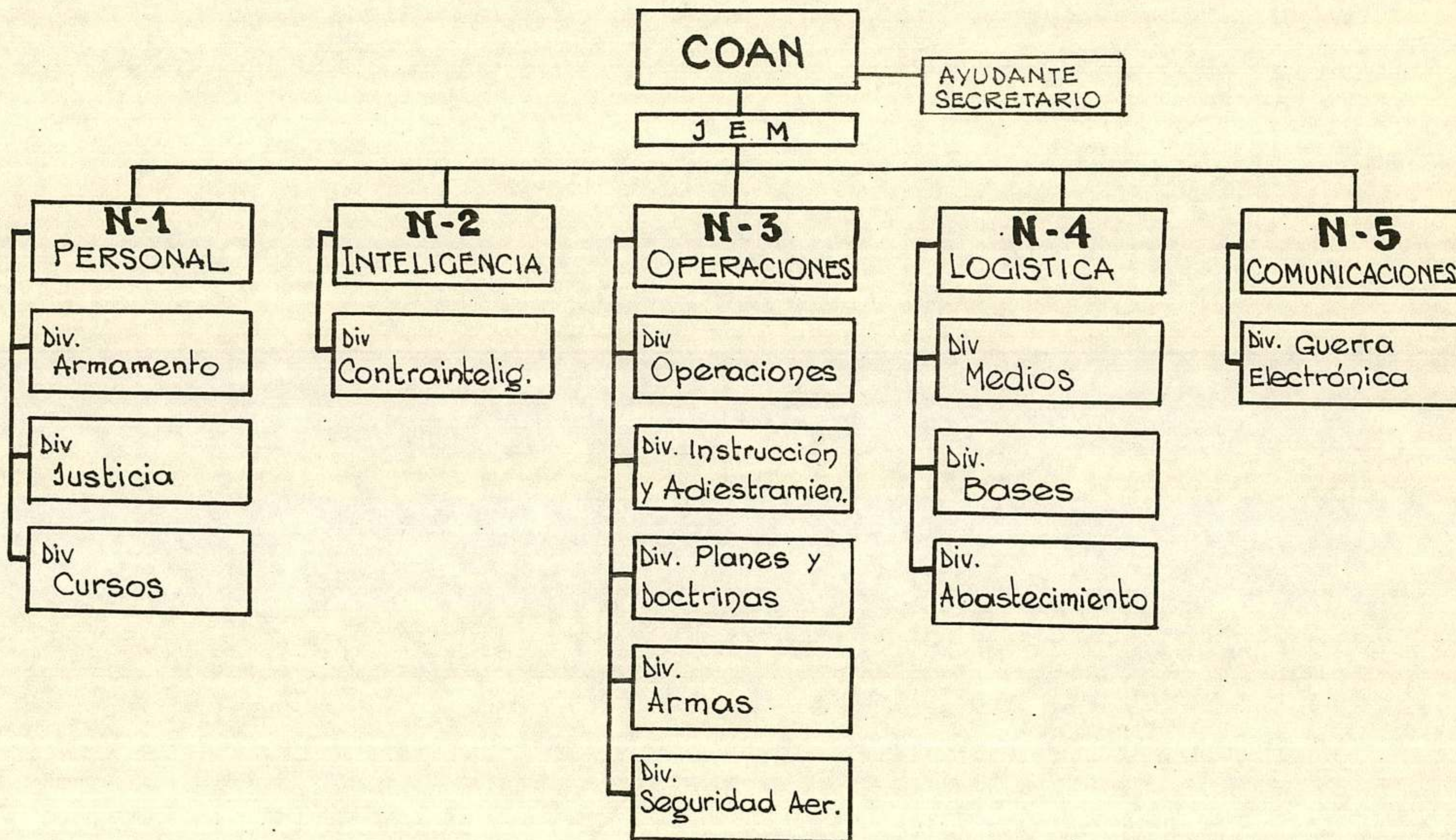
HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



AGREGADO 1





SECRETO

AGREGADO 2

SECRETO

- COAN
  - EEMM
  - FAE 1
    - BAPI
    - ARV 1
    - CCAN
    - EA 11 (EA41)
    - EA1R (EA4R)
    - ESAN
      - CAVI
  - FAE 2
    - BACE
    - ARV2
    - CAFA
    - GAE
      - EA22 (EA32)
      - EA23 (EA 33)
      - EA2S (EA2S)
      - EAH1 (EAH1)
      - EA H2 (EAH2)
  - FAE 3
    - BAEZ
    - ARV3
    - EA31 (EA51)
    - EA32 (EA S2)
  - FAE4
    - BAAZ
    - ARV4
    - EA4E (EA2E)
    - ETPD
  - FAE 5
    - BARD
    - BAUS
    - ETRG
    - GAI
      - UNIDADES DESTAC.
    - Aer. Camp.
    - ASAC
    - P.O.E
    - R.O.A



SECRETO



3.2. - Apoyo Operativo

a. El Grupo de Sostén Logístico Móvil debe mantenerse porque ha demostrado que es fundamental para el Transporte Táctico de Alta Prioridad.

Su existencia le permite a la ARMADA flexibilidad, libertad de acción y rapidez en un apoyo logístico.

Se debería considerar otro tipo de avión, que permita una carga y descarga más rápida, en especial de bultos voluminosos y pesados.

Se sugiere utilizar los F-28 como tanqueros e incorporar aviones tipo C-130 - Transaal ó ~~Fiat G-222~~.

b. Los equipos y sistemas de apoyo del GAI, utilizándolos como unidades ASAC, han dado un resultado muy positivo en el conflicto con Gran Bretaña

Se deben mantener, actualizar e incrementar.

Todo lo referente está comprendido en el Estudio Estado Mayor ASAC.

c. Cuando se estudien los medios a reemplazar e incorporar, se deben considerar aviones con buena capacidad de comunicaciones que, además de su tarea especifica, puedan cumplir las funciones de retrasmisor. Este tipo de capacidad ha dado muy buen resultado cuando hay aeronaves que deben ejecutar una tarea principal y tienen que mantener un plan de emisión muy discreto.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

3.3. Apoyo Logístico

a. La capacidad de trabajo del TALLER AERONAVAL CENTRAL y Arsenales Aeronavales, está comprobada.

Habría que implementar un sistema para que durante la paz los tiempos de aeronaves en inspección se acerquen lo más posible a los que se emplearon durante el conflicto.

b. El EEM ASAC está en su revisión final.Es necesario que se le dé rápido trámite e implementación .

Referencia: PROFUARA 2 - Capítulo 1.1. - Artículo 1.1.14.

c. Siendo el aspecto logístico generalmente el más fuerte condicionamiento a la capacidad de realizar Operaciones Aéreas Navales (PROFUARA 2 - Capítulo 1.1. - Artículo 1.1.09 - párrafo 2), es de vital importancia que se concentre en la DIRECCION DEL MATERIAL AERONAVAL todo lo concerniente a la logística de las aeronaves.Esto se debe al "criterio aeronaútico" que debe imperar en esta función.

Está debidamente probado y comprobado que otras Direcciones técnicas no han podido cumplir con algunos requerimientos que han significado que aeronaves quedaran fuera de servicio.

Por lo tanto, sugiero que la DIRECCION DEL MATERIAL AERONAVAL tenga los siguientes Departamentos:

- Aeronaútico.
- ~~Electrónica~~
- Armas.
- Aviónica
- Supervivencia
- Equipos y sistemas de apoyo.
- Programas Unidades ...

d. Independientemente de la Organización que se adopte, se debería dotar a la BASE AERONAVAL RIO GRANDE de un Taller General de Reparaciones, que permita encarar los trabajos necesariaos para el eficiente desempeño de la ASAC.

Este aspecto debe ser tenido en cuenta si se estudia un Plan de Desarrollo de esa Base.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



3.4. - Inteligencia

a. Se debería unificar esfuerzos e información y manteniendo un Servicio de Inteligencia Conjunto con medios de las tres FF.AA. y de Seguridad que realmente se ocupe del aspecto operativo y concentre y satisfaga requerimientos.

b. En la ARMADA sucede algo parecido con la Jefatura de Inteligencia y el Departamento Inteligencia del COMANDO DE LA AVIACION NAVAL.

Debería haber un solo organismo (JEIN) que directamente ligada al Servicio de Inteligencia Conjunto provea la información a los tres Componentes, cuyos Departamentos Inteligencia se limitarían a cumplir requerimientos de la Jefatura de Inteligencia y a diseminar esta información, requiriendo a su vez lo necesario para el planeamiento de una cierta tarea. Es fundamental el aspecto OPERATIVO de la Inteligencia. Quien conduce las operaciones debe poseer los medios necesarios para obtener inteligencia operativa -

c. Se debe imponer en las Escuadrillas el Informe de Inteligencia Post-Misión.

En el conflicto con Gran Bretaña se distribuyó un formulario que podría se ampliado y reglamentado.

d. Se comprobó la importancia del POE de Isla Borbón (contribuyó al hundimiento de la COVENTRY), se lo debe implementar al máximo en IGTF.

Lo mismo sucede con la ROA, en el Plan de Defensa de la Base Aeronaval Río Grande, elaborado durante el conflicto con Gran Bretaña se implementó una ROA reducida que produjo buena información para la C.O.C.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



3.5. - Personal

a. El déficit de Pilotos se puede ir solucionando con:

a.1. El mantenimiento del flujo de Guardiamarinas a la ESCUELA DE AVIACION NAVAL.

a.2. Cumpliendo Comando de Escuadrilla en el grado de CC y CF. de este modo se dispondrá de más Jefes para las las Escuadrillas.

a.3. Con un regimen de Pilotos Adscriptos con un mejor programa anual de adiestramiento. Se les debe fijar niveles a alcanzar.

a.4. Con una Reserva Activa controlada y con niveles anuales de adiestramiento fijados.

a.5. Aumentando el cupo del Cuerpo Complementario, para que puedan cubrir Cargos en las Bases y liberar Pilotos.

a.6. Realizando el CAOAN en cursos parciales de verano (2/3 meses por año).

b. Cuando un Piloto se retira en el grado de Oficial ó Jefe con una Aptitud de Vuelo satisfactoria, se lo debe adscribir a una Escuadrilla que tenga aeronaves en las cuales está calificado.

Periódicamente debería cumplir un Plan de Adiestramiento que le permita mantener su nivel, excepto en Armas. Este nivel lo alcanzaría en caso de ser convocado para un suceso real.

Se debe contemplar el aspecto legal de esta situación.

En el COMANDO DE LA AVIACION NAVAL existen antecedentes de este Estudio.

c. Como se ha expresado, debería haber dos Comandos Administrativos en la Aviación Naval, el de Fuerza y Escuadrilla, accesibles para CN - CF y CC.

De acuerdo al orden de mérito se deberían seleccionar los Aptos para el Comando y los Aptos para Estado Mayor, lo cual no significará perder condiciones de ascenso.

Los Aptos para Comando deberían tener continuidad en el mismo ó, por lo menos, dos años.

d. Se debe tender a minimizar los traslados, tratándose de aumentar sensiblemente la permanencia de los Pilotos en destinos operativos.

De esta forma:

d.1. Se aumentaría el profesionalismo y especialización en las diversas técnicas y tácticas.

d.2. Se minimizaría la cantidad de Pilotos Primarios. Se debería tender a 70% de Secundarios y 30% de Primarios.

d.3. Se mantendría una mayor Capacidad Operativa en las Unidades y una mayor continuidad.

Las aeronaves actuales, y las que se incorporen, son cada vez más sofisticadas y requieren mayor tiempo y profundidad en el adiestramiento para alcanzar un Nivel Aceptable, razon contribuyente a aumentar la permanencia.

SECRETO



Además, con menor esfuerzo y gastos, se mantendría un mayor Nivel Operativo.

e. Se debería estudiar un nuevo tipo de Foja de Conceptos que acentúe más las cualidades operativas. Las Fojas correspondientes a destinos operativos debieran tener un coeficiente mayor que las de un destino administrativo.

f. Habiendo un Estado Mayor de la Aviación Naval, los pases deberían ser elaborados por el Departamento Personal, consultando a la División Instrucción y Adiestramiento.

La DIRECCION DE ARMAMENTO DE PERSONAL NAVAL solamente se encargaría de los Legajos y Conceptos.

g. Se debería actualizar y ejecutar el Estudio Estado Mayor ULISES en ~~lo referente a Personal Subalterno.~~



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE



3.6. Material

a. Se debería actualizar el EEM ULISES en lo referente a Medios Aéreos, tratando de minimizar los diferentes tipos de aeronaves y dando el mayor peso a las aeronaves de combate.

a.1. Los aviones de SOSTEN LOGISTICO MOVIL deberían poseer rampa de carga y capacidad para operar en pistas poco preparadas.

a.2. Los helicópteros deberían ser de dos tipos: livianos y pesados y aptos para más de una Capacidad (Ej:transporte, A/S, Ataque).

a.3. Se debe preveer aviones cisternas.

a.4. Birreactores pequeños y rápidos para V.T.M. - Fotografía y Sensores Aéreos. Enlace de comunicaciones - Transporte ligero, con el mismo tipo de avión.

a.5. La ESCUELA DE AVIACION NAVAL y la EA11 (EA41) deberían tener el mismo tipo de avión para Instrucción Avanzada.

a.6. De acuerdo con la evolución y reemplazo del Portaaviones A.R.A. "25 de Mayo", se debería considerar la incorporación de aviones VTOL.

a.7. De la misma forma el reemplazo de los S2 por helicópteros A/S.

a.8. Como primera prioridad, se debe encarar la incorporación de aviones exploradores.

Todas estas aeronaves deben tener capacidad de operación nocturna.

b. De acuerdo con 3.3.b. se debería implementar el EEM ASAC

c. Se debería definir a la brevedad el reemplazo ó no del Portaaviones A.R.A. "25 de Mayo".



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



3.7. Infraestructura

a. Desarrollar la BASE AERONAVAL RIO GRANDE según lo siguiente:

a.1. Construir la calle de rodaje a las dos cabeceras, paralela a la pista, para poder ser utilizada como pista de emergencia.

a.2. Constuir más "arañas" para aviones a la orden y a la vez para dispersión.

a.3. Construir refugios para aeronaves.

a.4. Instalar un radar de alarma aérea movil tipo Westinghouse.

a.5. Ampliar los Polvorines.

a.6. Construir un Taller General de Reparaciones.

a.7. Construir más alojamientos.

a.8. Montar depósitos para los elementos de la ASAC.

b. Readaptar la Estación Aeronaval Río Gallegos según:

b.1. Reacondicionar la pista, calle de rodaje y plataforma (ya está coornado con DNV y se lo concretará este año).

b.2. Instalar el balizamiento eléctrico (está previsto con un sistema portátil del GAI).

b.3. Instalar un sistema de combustible (está previsto con LUTHER-JORDAN y PILOW TANK).

b.4. Montar el TWR (se ha operado con equipos del GAI).

b.5. Construir "arañas" y refugios para aeronaves.

b.6. Instalar radioayudas (ya se ha probado con una baliza interna).

b.7. Organizar una COC en los sótanos.

b.8. Construir refugios para el personal

Esta Base no necesita radar porque queda cubierta con el de la BAM Río Gallegos.

c. La DNV está construyendo dos tramos de la ruta 3 en IGTF para ser habilitados como pistas de recuperación y operación restringida de aeronaves. Tienen las medidas de 25 x 13 mtrs. con dos plataformas de 30 x 50 mtrs. en cada cabecera. Actualmente están suspendidos los trabajos por la veda invernal.
Se debería mantener el contacto con la DNV para reanudar los trabajos en setiembre.

SECRETO



Estas pistas, con una ASAC, constituirán un Aeródromo de Campaña apto para hasta aviones A4 y SUE.

d. Se deberían incorporar radares móviles a las Bases Aeronavales para proveer alerta AA y defensa aa puntual (artillería y misiles)



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO



3.8. Adiestramiento

a. Los Planes de Adiestramiento deben profundizar en operaciones nocturnas.

b. Se deben estudiar nuevas técnicas y tácticas de ataques y APAC rasante.

c. La División Instrucción y Adiestramiento del COAN debe estudiar, readaptar y normalizar los Planes de Instrucción y Adiestramiento de las Escuadrilla.

d. Se deben mantener los Períodos de Adiestramiento del GAI aún en pleno invierno y destacar grupos de aeronaves de otras Escuadrillas para adaptarse al T.O.

e. Todas las Escuadrillas deben incluir ejercitaciones de armas con munición efectiva en sus Planes de Adiestramiento. Por lo tanto, en el Plan de Amunicionamiento de la ARMADA se debe preveer ese consumo.



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

ORGANIZACION DE LA AVIACION NAVAL Y SU RELACION CON LA AVIACION NAVAL DURANTE EL CONFLICTO



INTRODUCCION

Toda organización surge del análisis de las tareas componentes de la misión, del agrupamiento de tareas homogeneas y de la necesidad de potenciar ciertos factores como la economía, la eficacia, el mando y control, etc.

La Organización en una Fuerza Armada tiene dos aspectos o formas fundamentalmente diferente, la organización administrativa o de tiempo de paz, que tiene por misión adiestrar el personal y preparar el material para ser el núcleo de expansión alrededor del cual se movilizarán otros hombres y medios para producir las fuerzas en cantidad y calidad necesarios, para enfrentar con posibilidades de éxito un conflicto, y otra la organización operativa.

Creo conveniente recordar algunos conceptos reglamentarios sobre organización.

ORGANIZACION ADMINISTRATIVA

Es la estructura permanente fijada en el Reglamento Orgánico de la Armada y creada con el objeto de satisfacer las competencias asignadas al Comando en Jefe de la Armada por las leyes vigentes (R.G.S.N. Tomo 1 - Art.11.101.004).

ORGANIZACION POR TIPO

Es el sistema de comando administrativo que agrupa aeronaves, personal y medios en escuadrillas, escuadras y fuerzas aeronavales (PROFUARA 2 - Art. 1.1.05-2).

ORGANIZACION POR TIPO

Este sistema de organización es utilizado principalmente para fines administrativos (ATP 1 - Art. 201 b.).

ORGANIZACION OPERATIVA

Es la estructura de carácter temporario y circunstancial, creada con el objeto de cumplir una tarea particular que normalmente implica la ejecución de operaciones (R.G.S.N. Tomo 1 Art.11.101.005).

ORGANIZACION DE TAREA

Se utiliza este sistema de organización a fin de disponer de la flexibilidad necesaria para encarar requerimientos operativos cambiantes, manteniendo una clara indicación de la cadena de Comando (ATP 1 - Art.201 a.).



ORGANIZACION DE LA AVIACION NAVAL Y SU RELACION CON LA AVIACION NAVAL DURANTE EL CONFLICTO

LA ORGANIZACION ADMINISTRATIVA ACTUAL DE LA AVIACION NAVAL

1. ASPECTOS POSITIVOS.

Cada Fuerza tiene bajo su dependencia medios más o menos afines.

FAE1 - Instrucción.
FAE2 - Operativa.
FAE3 - Transportes.

Internamente cada Fuerza tiene Bases en las que desarrolla fundamentalmente sus actividades y brinda a los medios aéreos el apoyo logístico no específico, Arsenales que brindan apoyo logístico específico y la organización de los medios aéreos es por tipo y tarea (Escuadrillas y Escuadras).

La organización de la Escuadrilla Aeronaval reteniendo en sí responsabilidades de adiestramiento de vuelo, conducción y administración de personal y mantenimiento del material, si bien no maximiza la economía de los medios, me parece que al tener responsabilidades de conducción del personal, adiestramiento y mantenimiento, contribuye a la formación integral del personal y favorece el espíritu de cuerpo.

La experiencia de los sucesos del año 1978 y el adiestramiento con la Flota de Mar a generado Grupos de Tareas típicos, que permiten un rápido pasaje y con una cierta lógica, a una organización operativa genérica, me refiero a:

GAE - Grupo Aeronaval Embarcado.
GAI - Grupo Aeronaval Insular.
GAT - Grupo Aeronaval en Tierra.

La Fuerza Aeronaval Nº 3 ha pasado a constituir un Grupo de Tarea sin prácticamente ningún problema.
Nuevamente GOS al igual que en 1978 surgió como necesario, con la diferencia que se usó activamente.

INFANTERIA DE MARINA desea reactivar la pista, entiendo que el motivo es beneficiar a su gente con las líneas aeronavales.

2. ASPECTOS NEGATIVOS.

La experiencia operativa de 1978 y 1982 ha indicado que la BASE AERONAVAL ALMIRANTE ZAR solo ha sido utilizada por la Aviación Naval como un apoyo al tránsito; contribuyó a ello según mi criterio, su posición geográfica inadecuada para los tipos de avión (radio de acción) en ámbos conflictos y también el uso que la costumbre o el despliegue de tiempo de paz le dá.

Por otro lado la FUERZA AEREA ARGENTINA en ámbas oportunidades hizo uso de nuestra Base.

Otro aspecto deficitario y que se deberá tenerse en cuenta como experiencia de lo ocurrido en 1978 y 1982 es que por razones de velo o engaño, no se autoriza la movilización de personal con tiempo suficiente, los aspectos burocráticos de la movilización llevan su tiempo y organizar y ejecutar el adiestramiento del personal movilizado requiere personal y más tiempo y medios.

Si esta tarea no tiene un desarrollo más o menos interesante en tiempo de paz, consumirá energías, pero es probable que no llegue a dar frutos en tiempo de guerra por la corta duración a esperar de los probables conflictos.

3. CONCLUSIONES.

3.1. Pareciera conveniente incorporar a la BASE AERONAVAL AlMIRANTE ZAR al quehacer de la ARMADA que se adiestra con más intensidad, esto implica el traslado de alguna Escuadrilla de la FUERZA AERONAVAL Nº 2, pues la FUERZA AERONAVAL Nº 1 no podrá desprenderse ahora de la PRIMERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE ATAQUE, se contrapone a ello una serie de dificultades, que en caso de decisión afirmativa habrá que vencer (vivienda - zona - capacidad de mantenimiento específico, etc.).

3.2. Pareciera conveniente implementar en tiempo de paz el adiestramiento de una reserva activa, cuyo adiestramiento se mantuviera en las Escuadrillas como el de los adscriptos, en circunstancias normales, pudiéndose intensificar sin mayores inconvenientes cuando fuera necesario.

3.3. Pareciera conveniente reactivar en alguna medida GOS como punto de Apoyo Aeronaval, Infantería de Marina comparte el criterio, aunque por otros motivos.

4. ACCION RECOMENDADA.

4.1. Estudiar el AFA del traslado de la TERCERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE CAZA Y ATAQUE a la BASE AERONAVAL AlMIRANTE ZAR, incorporando dicha Base a la FUERZA AERONAVAL Nº 2.

4.2. La JEFATURA DE LA AVIACION NAVAL promoverá los instrumentos legales que permitan mantener una reserva activa, cuya dimensión será responsabilidad de la JEFATURA DE LA AVIACION NAVAL y cuyo adiestramiento será responsabilidad del COMANDO DE LA AVIACION NAVAL.

4.3. Estudiar el nivel de reactivación de GOS y su estatus en tiempo de paz con el objeto de no agregar una carga excesiva a la organización.



Por otro lado la FUERZA AEREA ARGENTINA en ámbas oportunidades hizo uso de nuestra Base.

Otro aspecto deficitario y que se deberá tenerse en cuenta como experiencia de lo ocurrido en 1978 y 1982 es que por razones de velo o engaño, no se autoriza la movilización de personal con tiempo suficiente, los aspectos burocráticos de la movilización llevan su tiempo y organizar y ejecutar el adiestramiento del personal movilizado requiere personal y más tiempo y medios.

Si esta tarea no tiene un desarrollo más o menos interesante en tiempo de paz, consumirá energías, pero es probable que no llegue a dar frutos en tiempo de guerra por la corta duración a esperar de los probables conflictos.

3. CONCLUSIONES.

3.1. Pareciera conveniente incorporar a la BASE AERONAVAL AIMIRANTE ZAR al quehacer de la ARMADA que se adiestra con más intensidad, esto implica el traslado de alguna Escuadrilla de la FUERZA AERONAVAL Nº 2, pues la FUERZA AERONAVAL Nº 1 no podrá desprenderse ahora de la PRIMERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE ATAQUE, se contrapone a ello una serie de dificultades, que en caso de decisión afirmativa habrá que vencer (vivienda - zona - capacidad de mantenimiento específico, etc.).

3.2. Pareciera conveniente implementar en tiempo de paz el adiestramiento de una reserva activa, cuyo adiestramiento se mantuviera en las Escuadrillas como el de los adscriptos, en circunstancias normales, pudiéndose intensificar sin mayores inconvenientes cuando fuera necesario.

3.3. Pareciera conveniente reactivar en alguna medida GOS como punto de Apoyo Aeronaval, Infantería de Marina comparte el criterio, aunque por otros motivos.

4. ACCION RECOMENDADA.

4.1. Estudiar el AFA del traslado de la TERCERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE CAZA Y ATAQUE a la BASE AERONAVAL AIMIRANTE ZAR, incorporando dicha Base a la FUERZA AERONAVAL Nº 2.

4.2. La JEFATURA DE LA AVIACION NAVAL promoverá los instrumentos legales que permitan mantener una reserva activa, cuya dimensión será responsabilidad de la JEFATURA DE LA AVIACION NAVAL y cuyo adiestramiento será responsabilidad del COMANDO DE LA AVIACION NAVAL.

4.3. Estudiar el nivel de reactivación de GOS y su estatus en tiempo de paz con el objeto de no agregar una carga excesiva a la organización.

ORGANIZACION DE LA AVIACION NAVAL Y SU RELACION CON LA AVIACION NAVAL DURANTE EL CONFLICTO

1. ORGANIZACION OPERATIVA ADOPTADA

Considero conveniente recordar algunos conceptos doctrinarios referidos a Comando y Control.

COMANDO OPERACIONAL

Comprende las funciones de Comando, ejercidas a nivel estratégico operacional, sobre las fuerzas asignadas que abarca:

1. La estructuración de las fuerzas subordinadas, su organización y despliegue.
2. La asignación de misiones, tareas, objetivos y eventualmente modalidades de ejecución a las autoridades subordinadas.
3. La plena conducción de las operaciones para el cumplimiento de la misión.
4. La facultad de delegar o conservar el control operacional o táctico según las circunstancias (DICCIONARIO DE TERMINOLOGIA MILITAR DE LA ARMADA).

COMANDO OPERATIVO

Autoridad delegada en un Comandante para asignar misiones o tareas a sus Comandantes subordinados; desplegar unidades, reasignar fuerzas y retener o delegar el control operativo y/o táctico, según lo considere necesario (ATP 1 Art.1010 a.).

CONTROL OPERATIVO U OPERACIONAL

Es la autoridad delegada a un Comandante sobre fuerzas puestas bajo sus ordenes para permitirle el cumplimiento de misiones o tareas determinadas, normalmente limitadas en el espacio, el tiempo o en su objetivo (DICCIONARIO DE TERMINOLOGIA MILITAR DE LA ARMADA).

CONTROL OPERATIVO

Autoridad delegada en un Comandante para conducir las fuerzas que le han sido asignadas a fin de poder cumplir misiones o tareas específicas, las que generalmente serán limitadas, ya sea por su naturaleza, su duración o lugar de realización. Podrá también desplegar las unidades respectivas y retener o asignar el control táctico de las mismas (ATP 1 Art.1010 b.).

COMANDO TACTICO

Es la autoridad conferida a un Comandante, en el lugar de la acción, para asignar misiones o tareas a Comandantes subordinados, para desplegar unidades y para conservar o delegar el control táctico de las mismas según lo juzgue necesario. Normalmente el Comando Táctico será ejercido por el Oficial más antigüo presente en el lugar de la acción (DICCIONARIO DE TERMINOLOGIA MILITAR DE LA ARMADA).



COMANDO TACTICO

Autoridad delegada en un Comandante para asignar tareas a las fuerzas bajo su Comando, a fin de dar cumplimiento a la misión asignada por una autoridad superior.
Será responsable de la ejecución de la misión y de la conducción de las operaciones relacionadas con ella (ATP 1 - Art.1010 c.).

CONTROL TACTICO

Autoridad delegada en un Comandante para conducir y controlar en detalle, los movimientos y maniobras de las unidades que se le asignen para el cumplimiento de una misión o tarea específica. (ATP 1 - Art.1010 d.).

CONTROL TACTICO

Es la autoridad conferida a un Comandante, en el lugar de la acción, para cumplir misiones o tareas habitualmente limitadas en su naturaleza, en el espacio o en el tiempo, sin que pueda reasignar las fuerzas a sus ordenes ni delegar sus funciones (DICCIONARIO DE TERMINOLOGIA MILITAR DE LA ARMADA).

Al no existir un plan de operaciones, en el nivel estratégico operacional, al iniciarse el conflicto, el Comando de la Aviación Naval asumió ese nivel para sus medios y organizó la F.T.80.

Inicialmente el Grupo Aeronaval Embarcado se incorporó a la F.T.79 (FLOTA DE MAR) y luego fué desafectado.

La organización de la F.T.80 asimiló sin problemas las unidades agregadas.

Creo ahora conveniente esquematizar la organización de la F.T.80 su despliegue y los niveles de Comando y Control.

C.F.T.80 en EPO	: Mantiene Comando Operativo de todos los G.T.
C.G.T.80.1. en GRA (GAI)	: Mantiene el Comando Táctico de las unidades en IGTF. Mantiene el Control Operativo del tráfico a MLV.
C.G.T.80.2. en EPO (GAT)	: Mantiene el Control Operativo de sus unidades desplegadas: P-2 GRA/EPO. S-2 y EMB-111 - GOS.
C.G.T.80.3. en EPO (Ataque)	: Mantiene el Control Operativo de sus unidades desplegadas: SUE GRA/EPO. A-4 GRA.
C.G.T.80.4. en EZE (Transporte)	: Mantiene el Control Operativo de sus unidades.

Considero que el Comando Táctico de las unidades estaba delegado en los Comandantes de Escuadrilla y lideres de misión en vuelo.



2. ASPECTOS POSITIVOS.

2.1. Existieron unas cuatro fuentes de apoyo logístico:

EL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA, TALLER AERONAVAL CENTRAL, ARSENALES y Bases Aeronavales, estas fuentes, tuvieron para el caso de los G.T.80.2. y 80.3. un gestor importante en los respectivos Comandantes, lo que dió más fluidéz a la tarea.

2.2. La aparente excesiva centralización puede justificarse por la capacidad de comunicaciones disponible en EPO para el ejercicio del Comando y Control y el consecuente acceso a las fuentes de información.

3. ASPECTOS NEGATIVOS.

3.1. El Comando Operacional de los medios de Aviación Naval no puede estar en manos distintas que el mismo nivel de los otros componentes y su asiento debe ser único.

3.2. Nuevamente la Base Aeronaval RIO GRANDE fué nuestro punto principal en el Sur y si bien ha tenido un desarrollo notable desde 1978 presentó muchas falencias y debilidades en especial en la seguridad y defensa en general y de los aviones en particular.

3.3. La logística entiendo que en esta oportunidad funcionó casi correctamente, faltó insertarla orgánicamente como un G.T. en el que estuvieran incluidos el TALLER AERONAVAL CENTRAL, Bases y Arsenales.

3.4. Las Escuadrillas en su despliegue no siempre pudieron organizarse adecuadamente en sus necesidades internas.

4. CONCLUSIONES.

4.1. El Comando Operacional del Poder Naval debió concentrarse en una sola persona y la ubicación de su Estado Mayor, estar en la BASE NAVAL PUERTO BELGRANO. El Estado Mayor del COMANDO DE LA AVIACION NAVAL debe integrarse masivamente a ese Estado Mayor.

4.2. Los órganos de ejecución logística para apoyo a las unidades desplegadas serán los mismos y coordinarán el apoyo a travéz de los miembros del Estado Mayor del COMANDO DE LA AVIACION NAVAL incorporados al gran Estado Mayor.

4.3. Este tipo de organización, hubiera permitido una mayor descentralización del Control Operativo.

4.4. Es necesario seguir mejorando la infraestructura de la Base Aeronaval RIO GRANDE.

4.5. Falta organizar un G.T. logístico operativo (G.A.L.) con una estructura a determinar y en el que deben participar el TALLER AERONAVAL CENTRAL, las Bases y los Arsenales y que debe genéricamente adiestrarse con la misma frecuencia que el GAE, GAI y GAT.



5. RECOMENDACIONES.

5.1. Organizar un Estado Mayor operativo de nivel Estratégico Operacional en el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES con la incorporación de los miembros necesarios de los EE.MM. del COMANDO DE LA AVIACION NAVAL y COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA, desarrollando no solo su organigrama detallado, sino también implementando medios para su eficaz desempeño.

5.2. Analizar los informes de las Escuadrillas y Escuadras para prever la solución de las deficiencias que se puntualicen.

5.3. Encarar un plan de desarrollo continuado de la infraestructura de la Base Aeronaval RIO GRANDE que dé prioridad a la seguridad y defensa de las aeronaves en tierra.

5.4. Estudiar la organización de un G.A.L. (Grupo Aeronaval Logístico) que se constituirá y adiestrará con la frecuencia y en apoyo de los GAE, GAI y GAT.



RAUL RIVERO
CAPITAN DE NAVIO
Comandante de la Fuerza Aeronaval No 2

3

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

URGENTE

Nº 12/82"S"

Letra FAE3.SFE



EZEIZA, 12 de julio de 1982.

OBJETO:- Elevar informe.

AL SEÑOR VICEALMIRANTE D. CARLOS PABLO CARPINTERO.

De acuerdo con lo dispuesto en oficio JELO, Sec Nº 92/4/82"S", elevo el informe sobre LA ORGANIZACION DE LA AVIACION NAVAL Y SU RELACION CON LA CONDUCCION DE LA AVIACION NAVAL DURANTE EL CONFLICTO.

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.



JORGE RAUL VILDOZA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

LA ORGANIZACION DE LA AVIACION NAVAL Y SU RELACION CON LA CONDUCCION DE LA AVIACION NAVAL DURANTE EL CONFLICTO

1. Organización administrativa actual.

1.1. Aspectos positivos que incidieron en la conducción de las operaciones.
Relaciones de Comando: Como no existió proceso de planificación, alistamiento o despliegue previo, las primeras órdenes referentes a operaciones a ejecutar de inmediato, fueron impartidas lógicamente estando las fuerzas en una orgánica administrativa. En los casos en que dicha orgánica se adatptó a los requerimientos de la conducción operativa, ello facilitó el funcionamiento inmediato y eficiente de la situación de guerra. En los casos en que se flexibilizó la ubicación física de los puestos de Comando, ubicándolos acorde con los requerimientos de las operaciones, ello fue, aparte de una decisión que contribuyó a la eficiencia de las operaciones,una medida que previno totalmente la generación de problemas de conducción.

1.2. Aspectos negativos que incidieron en la conducción de las operaciones.
Relaciones de Comando: El mantenimiento del asiento permanente de ciertos Comandos, los cuales habían destacado sus medios a las áreas de operaciones, incrementó y complicó las comunicaciones, trajo aparejado demoras en el cumplimiento de órdenes, el eventual cuestionamiento al cumplimiento de ellas y aún problemas de conducción.

1.3. Conclusiones.
Para el desarrollo de operaciones de guerra, debe analizarse previamente si es factible o no el uso de las organizaciones administrativas o de adiestramiento y su consiguiente modificación o adaptación, en caso de ello ser conveniente, a los fines de asegurar un eficiente funcionamiento.
En esta situación fue factible la operación de la Aviación Naval bajo el esquema de su orgánica de tiempo de paz, en la cual solo hubo que variar el despliegue de los medios.

1.4. Acciones recomendadas.
Dado que no en todas las situaciones es susceptible el empleo operativo de los medios de la Aviación Naval, utilizando la orgánica y por lo tanto las relaciones de Comando de tiempo de paz, que son solo administrativas y creadas a los fines de instrucción y adiestramiento,

debe solo tomarse como posibilidad circunstancial, la conveniencia de operar según tal esquema.

2. Organización operativa adoptada para el conflicto.

2.1. Aspectos positivos que incidieron en la conducción de las operaciones.
La circunstancia ya mencionada con anterioridad de que se adoptara la organización administrativa, prácticamente sin alteración, a modo de organización operativa, evitó las consecuentes maniobras de redistribución de medios y personal, que hubieran sido necesarias en caso de utilizarse organizaciones clásicas operativas con el concepto de Fuerza de Tareas y sus componentes.

2.2. Aspectos negativos que incidieron en la conducción de las operaciones.

2.2.1. Al iniciarse las operaciones el Comandante de la Fuerza Aeronaval N° 2, embarcó como Comandante del Grupo Aeronaval Embarcado.

2.2.2. A fin de llevar medios al área de operaciones, se destaca el Grupo Aeronaval Insular a Río Grande.

2.2.3. Al producirse el desembarco del GAE y ser destacados los medios de la Fuerza Aeronaval N° 2 a las Bases Aeronavales de Río Grande y Río Gallegos, permanece en la Base Aeronaval Río Grande el Comandante de la Fuerza Aeronaval N° 1 y el Comandante de la Fuerza Aeronaval N° 2, queda en el Comando de la Aviación Naval, inicialmente con sus dos Comandantes de Escuadra; ya que el de la Escuadra Aeronaval N° 2, es destinado posteriormente a Río Gallegos.

2.3. Conclusiones.
Considero conveniente ante una situación similar:

2.3.1. Destacar como Comandante del Grupo Aeronaval Embarcado a un Comandante de Escuadra.

2.3.2. Ubicar en la Base Aeronaval Río Grande al Comandante de la Fuerza Aeronaval N° 2, preferentemente con el Comandante de la Escuadra Aeronaval N° 3, a fin de asumir la conducción directa de los medios destacados en Río Grande y Río Gallegos.

2.3.3. Ubicar al Comandante de la Escuadra Aeronaval N° 4 en la Base Aeronaval Río Grande con los medios que destaque el Grupo Aeronaval Insular a esa Base.

SECRETO

2.3.4. El Comandante de la Fuerza Aeronaval Nº 1, quedaría en Punta Indio para continuar la instrucción en la Escuela de Aviación Naval e incorporar y supervisar el adiestramiento de la reserva incorporada.

2.3.5. Mantener a nivel del Comando de la Aviación Naval la ejecución y control de la exploración a nivel estratégico.

2.4. Acción recomendada.

2.4.1. Ante la situación de un conflicto y operaciones de guerra en el Area Malvinas/Isla Grande de Tierra del Fuego, sería conveniente adoptar la distribución de Comandos y medios mencionada en 2.3.

2.4.2. Mantener actualizado a nivel del Departamento Personal del Comando de la Aviación Naval, un registro del Personal Superior de la reserva aeronaval, a fin de lograr una rápida convocatoria y de ser conveniente y/o factible prever una actualización periódica de su adiestramiento.

2.4.3. Planificar el adiestramiento del Personal Superior, susceptible de ser convocado para prestar servicio en las escuadrillas.

3. Observaciones Generales.

3.1. La orgánica de tiempo de paz, en algunos casos puede ser adecuada para emprender operaciones de guerra. La misma conclusión vale para los Estados Mayores.

3.2. Al operarse con orgánica de tiempo de paz, ello no permite, por razones de conducción, reubicar en forma conveniente al personal de jerarquía relativamente elevada, que es utilizado como adscripto.

3.3. Es conveniente reactivar las instalaciones de Río Gallegos para habilitarla como Base Aeronaval.

3.4. El personal de asesores o coordinadores destacado en Comodoro Rivadavia, derivó ocasionalmente requerimientos de carga a la Aviación Naval, que alteraron las prioridades de transporte a Puerto Argentino, que habían sido convenientemente estudiadas y establecidas.

3.5. La Base Aeronaval Ushuaia es una excelente Base para ser utilizada como punto de apoyo y alivio en casos como el pasado, en el cual la Base Aeronaval Río Grande estaba muy sobrecargada.



JORGE RAUL VILDOZA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRETO

ORGANICA Y DESPLIEGUE PERMANENTE DE MEDIOS

COMANDO DE LA AVIACION NAVAL. (en Comando de Operaciones Navales).

COMANDO DE LA FUERZA AERONAVAL Nº 1.
Base Aeronaval Punta Indio.
Escuela de Aviación Naval (CAVI).
Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque. (Da adiestramiento avanzado a la Escuela de Aviación Naval).

COMANDO DE LA FUERZA AERONAVAL Nº 2.
Base Aeronaval Comandante Espora.
Segunda Escuadrilla Aeronaval de Ataque.
Primera Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina (+ Trackers S2A).
Segunda Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina (Sea King).
Tercera Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina (Sea Lynx o su reemplazo).
Escuadrillas de Helicópteros. (Debe analizarse la posibilidad de operar temporariamente y con frecuencia con la Fuerza de Submarinos, independientemente de las etapas de la Flota).

COMANDO DE LA FUERZA AERONAVAL Nº 4.
Base Aeronaval Almirante Zar.
Primera Escuadrilla Aeronaval de Exploración.
Tercera Escuadrilla Aeronaval de Ataque.

COMANDO DE LA FUERZA AERONAVAL Nº 5.
Base Aeronaval Río Grande.
Base Aeronaval Río Gallegos.
Base Aeronaval Ushuaia.
Cuarta Escuadrilla Aeronaval de Ataque (de Helicópteros Alouette).
Primera Escuadrilla Aeronaval de Reconocimiento y Propósitos Generales (BE-200, B-80, Porter).

COMANDO DE LA FUERZA AERONAVAL Nº 3.
Base Aeronaval Ezeiza.
Primera Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil.
Segunda Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil.

OBSERVACIONES.

1. Controles del Personal y Detall, sólo deben estar a nivel de Comandos de Fuerza.

2. Cada Comandante de Fuerza debe tener capacidad y medios como para, ante situaciones que lo requieran, recibir medios asignados y conducirlos como integrantes de su Fuerza, tal como lo haría un Comandante de Fuerza de Tareas.



JORGE RAUL VILDOZA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

4

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 138/82"S"

Letra COAN, SFJ



COMANDANTE ESPORA, 8 de Julio de 1982

OBJETO: R/Resolución COAR Nº 398"S"/82.

AL SEÑOR JEFE DE LOGISTICA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
Vicealmirante D.CARLOS PABLO CARPINTERO.

En cumplimiento de lo ordenado por Oficio JELO, Sec Nº 92/5/82"S", adjunto elevo el informe correspondiente.

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.

DISTRIBUCION: Original: Destinatario.
Duplicado: Archivo COAN.



CARMELO [illegible] ASTESIANO AGOTE
Capitán de Navío
Jefe de Estado Mayor

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



DESARROLLO DE LAS OPERACIONES

LA AVIACION NAVAL EN LA CAMPAÑA DE LAS ISLAS MALVINAS

1. Introducción:

Es misión principal de la ARMADA ARGENTINA asegurar la soberanía nacional de nuestro mar y nuestras costas.

En el Siglo XX el mar incluye no solo la superficie, si no que también sus profundidades y el espacio aéreo sobre el mismo. En consecuencia, desde 1916, el Poder Naval de la Nación integra junto a sus fuerzas de superficie, submarinas e infantería de marina, un componente aeronaval.

Ese componente, la AVIACION NAVAL, permite a la ARMADA proyectar su poder desde y sobre el mar, no como un elemento "prestado" sino como un órgano visceral y espiritualmente propio, profundamente imbuído de sus principios y tradiciones, de sus doctrinas, tácticas y técnicas y de su verdadera, reconocida y trascedental razón de ser. Es por ello que, en este contexto de responsabilidades y capacidades, la AVIACION NAVAL ha ocupado un rol protagónico en las operaciones de recuperación y defensa de nuestras Islas MALVINAS.

En el desarrollo de estas operaciones la AVIACION NAVAL, accionando desde buques, Bases Aeronavales en el territorio continental y desde improvisados aeródromos de campaña en las mismas Islas Malvinas, ha hundido miles de toneladas de buques enemigos, explorado millones de kilómetros cuadrados de mar, posibilitando el rescate de cientos de náufragos, y transportando cientos de toneladas de carga y cientos de hombres a través del bloqueo enemigo.

La AVIACION NAVAL estuvo así presente en las batallas de SAN CARLOS, PRADERA DE LOS GANSOS, PUERTO ARGENTINO y otras aún sin nombre.

Cuando se pase revista a sus logros y se advierta lo limitado de sus medios, se verán claramente, a no dudarlo, los verdaderos protagonistas de esas hazañas: los aviadores, tripulaciones y dotaciones aeronavales, que a despecho de la superioridad numérica y técnica del enemigo, supieron cumplir (y lo hicieron con eficacia) con su deber.

2. Síntesis de lo actuado:

(Aún no hay datos definitivos sobre las estadísticas que aquí se detallan. Como es costumbre en la ARMADA ARGENTINA, se ha preferido utilizar los datos más conservadores, de manera que en el

futuro, los mismos podrían resultar en números mayores).

2.1. La AVIACION NAVAL participó en la campaña con más de 80 aeronaves de las cuales perdió 14, y con ellas las preciosas vidas de un Jefe, tres Oficiales y dos Suboficiales. Esas aeronaves volaron en conjunto más de 4000 horas en misiones directamente relacionadas con las operaciones. De ellas más de 2000 horas en el área de batalla.
Estas últimas corresponden a más de 500 salidas individuales de aviones y helicópteros desde el Portaaviones ARA "25 DE MAYO" y otros buques de la FLOTA DE MAR, así como Bases Aeronavales en el continente y desde el Aeródromo de Campaña CALDERON y PUERTO ARGENTINO, estos últimos en las ISLAS MALVINAS.
Esas salidas pueden discriminarse de la siguiente manera:
- De exploración y reconocimiento de las fuerzas navales enemigas, más de 200 salidas.
- De ataque y reconocimiento armado a buques, posiciones y fuerzas terrestres enemigas, más de 100 salidas.
- De sostén logístico y transporte de personal a PUERTO ARGENTINO; más de 120 salidas.
- De búsqueda y rescate de náufragos y sobrevivientes y evacuación de heridos, más de 50 salidas.
- De propósitos varios, más de 100 salidas.

2.2. Los resultados obtenidos fueron como mínimo:
- Hundimiento de los buques:
  Portacontenedores "Atlantic Conveyor" - Destructor Clase 42 "Sheffield" y dos fragatas Clase 21 probablemente la "Ardent" y "Antelope".
- Averías en los siguientes buques:
  Portaaviones "Invincible", un destructor de la Clase "County", un destructor de la Clase 42 y una fragata de la Clase 21.
- Localizaciones de buques enemigos, que posibilitaron la acción de la aviación de ataque propia sobre los mismos.
- Localización de los náufragos del Crucero ARA "GENERAL BELGRANO".

- Traslado a PUERTO ARGENTINO de aproximadamente 500 toneladas de carga y 1500 hombres.
- Evacuación de las ISLAS MALVINAS de un número aún no determinado de heridos.

2.3. Son dignos de destacar los siguientes hechos:

- Los aviones de exploración aeronaval, que operan desarmados tuvieron contacto con el enemigo en más de 150 oportunidades; es decir prácticamente en cada uno de los vuelos realizados. Solo el elevado adiestramiento y el espíritu de sacrificio de sus tripulaciones, permitió que cumplieran con éxito su misión de encontrar el enemigo, el que no pudo impedir su accionar a pesar de la amenaza, muchas veces concretada, de sus aviones y sus misiles superficie-aire.
- Los aviones de transporte aeronaval, también desarmados, pasaron el bloqueo enemigo en no menos de 240 oportunidades.
- Helicópteros del Portaaviones ARA "25 DE MAYO", evacuaron personal de la FUERZA AEREA y de la AVIACION NAVAL, cuyos aviones habían quedado inutilizados en el Aeródromo de Campaña Calderón (Isla Borbon), en un vuelo marginal, más allá del punto de "No retorno".

  En esa misma misión, transportaron munición para el personal de la Infantería de Marina que custodiaba esa Base donde sus vigías localizaron al destructor "Coventry", atacado y hundido de inmediato por la aviación propia.
- Por primera vez en la historia de la guerra en el mar, se lanzaron misiles antibuque desde aviones de ataque. Todos los misiles disponibles al iniciarse las hostilidades fueron lanzados con éxito por los aviones "Super Etendard" del GRUPO AERONAVAL EMBARCADO. Estos aviones, en su último ataque, encabezaron y condujeron un vuelo integrado con aviones A4C de la FUERZA AEREA, como resultado del cual se averió el Portaaviones "Invincible".

Es de hacer notar que tanto los aviones "Super Etendard" como los misiles "Exocet", estabam aún en proceso de recepción al iniciarse las operaciones, pues su puesta en servicio recién estaba prevista para fines del corriente año. Su empleo constituyó una sorpresa para el enemigo, que no creía posible en nuestro personal las correspondientes capacidades tácticas y técnicas requeridas.

- El primer ataque a la gran concentración de buques enemigos en la cabeza de playa de Puerto San Carlos, fué efectuado por un solitario avión de adiestramiento de la AVIACION NAVAL. El mismo tuvo como resultado averías en un destructor enemigo.
- -Todos los pilotos de aviones A4Q derribados que lograron eyectar con éxito, salvaron sus vidas y regresaron a las propias líneas, haciendo gala de gran tenacidad ante la adversidad, así como de excelente estado psicofísico.

Uno de ellos fué rescatado en el mar por un helicóptero del EJERCITO ARGENTINO, que al no contar con equipos adecuados pues esa no era su tarea específica, realizó una riesgosa maniobra de rescate bajo la amenaza de aviones enemigos. Ello es prueba elocuente de la magnifica camaradería, eficiencia profesional y valentía de su tripulación. Otro de los pilotos propios fué encontrado, cuidado, vestido y alimentado por una familia "Kelper", como si se tratará de un viejp amigo, lo cual demuestra que la solidaridad humana y el amor al prójimo son virtudes comunes a los pueblos cristianos.

2.4.- Los aviones y helicópteros navales que operaron fuera de la zona de batalla, cumplieron entre otras tareas, las siguientes:

- Reconocimiento del litoral marítimo.
- Búsqueda de grupos comandos que pudieran estar operando en territorio propio.



- Alerta para el rechazo de ataques aeronavales al territorio continental y de la Isla Grande de Tierra del Fuego.
- Sostén logístico aeronaval de las Fuerzas propias desplegadas en el Sur del País. (trasladaron más de 10500 hombres y más de 1100 toneladas de carga).
- Evacuación de heridos y enfermos a centros asistenciales y desde buques hospitales a tierra.
- Alerta para busqueda y rescate, enlace, etc.

La AVIACION de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA incorporada a la orgánica de guerra de la AVIACION NAVAL contribuyó con su aporte de material y personal al logro de la tarea encomendada, desempeñándose eficazmente en misiones de Búsqueda y Rescate, Sostén Logístico Móvil y de Propósitos Generales operando desde MALVINAS y el CONTIENENTE con sus 3 helicópteros PUMA y sus 5 aviones SKYVAN con un aporte de más de 250 horas de vuelo.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



ORGANIZACION ADMINISTRATIVA



I. ORGANIZACION ADMINISTRATIVA ACTUAL

I.I. Aspectos positivos que incidieron en la conducción de las operaciones:

1. El asentamiento permanente de unidades estructurado con adecuada infraestructura de apoyo, permitió acelerar el alistamiento operativo de elementos que debieron ser prioritariamente orientados a satisfacer las exigencias de las operaciones.

2. La capacidad de la FUERZA AERONAVAL Nº I para adaptar su estructura administrativa a los requerimientos del GRUPO AERONAVAL INSULAR, le permitió desplegarse rápidamente y adecuarse a los requerimientos del conflicto.

3. La adecuación rutinaria del principio básico en la orgánica administrativa de emplear los medios con mínimo preaviso, facilita el despliegue y utilización de los mismos.

4. El mantenimiento orgánico permanente de un mínimo de unidades en condiciones de operar, facilitó la rápida utilización operativa de las unidades de tarea.

5. El contínuo y permanente cumplimiento de las exigencias del adiestramiento operativo integral, que permite a la AVIACION NAVAL mantenerse adiestrada sin solución de continuidad, facilitó obtener un nivel aceptable de tripulaciones listas a entrar en acción en forma inmediata.

6. La permanente presencia y control activo en Areas Marítimas del Teatro de Operaciones Sur, facilitó la tarea operativa de las Escuadrillas de AVIACION NAVAL.

7. El adiestramiento y alistamiento alcanzado para operar la hipotesis de conflicto grave regional en el T.O.S.

///...



///...

facilitó el despliegue de las unidades y el marco de referencia de las operaciones.

8. Las coordinaciones permanentes establecidas para el adiestramiento conjunto del B.I.M.Nº 5, Batallón de aviación de EJERCITO 601 y PREFECTURA NAVAL ARGENTINA con los medios aéreos propios desplegados en IGTF facilitó, el desarrollo de las operaciones.

9. El alistamiento acelerado de los aviones Super Etendard permitió utilizar las capacidades del sistema de armas AM-39 con máxima eficacia y permite comprobar las bondades del sistema inercial.

10. La utilización de la PRIMERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE HELICOPTEROS en IGTF se vió facilitada por estar implementada en forma permanente la presencia de elementos de esa unidad destacados.

11. La evaluación del rendimiento de los medios de transporte en la ejecución de las operaciones aéreas navales correspondientes al Sostén Logístico Operativo, habla de la confiabilidad de los medios, adiestramiento de las tripulaciones, eficacia del sistema de adscripciones y espíritu de vuelo.

12. La implementación de las medidas tendientes a agilizar el sistema de cargas rápidas por paletizado, aún en etapa de instrumentación, ha demostrado su eficiencia por lo que deberá continuarse su desarrollo.

13. El conocimiento del Teatro, la eficiencia de las líneas y la implementación de los sistemas de apoyo para las operaciones regulares, facilitó el montaje del sistema de Sostén Logístico Móvil de tiempo de guerra.

///...

ARMADA ARGENTINA
SECRETO

Nº ....
Letra ....



///...

14. Los aviones L-188 demostraron un alto rendimiento para operar ininterrumpidamente con un mantenimiento ordenado y mínimo.

15. Los aviones F-28 demostraron un alto rendimiento en las operaciones y una gran ductibilidad para operar en cualquier pista, y con elementos precarios de apoyo en tareas de carga y descarga.

16. El desarrollo previo de adecuada infraestructura para el correcto sostén logístico y evaluación de nuevos medios incoporados, a fin de completar su alistamiento en el menor tiempo posible, facilitó la operación de los aviones Super Etendard.

17. La utilización de munición de guerra en ejercitaciones de armas ha facilitado la adecuada selección, manipuleo y uso del armamento. La implementación, en época reciente, del polígono táctico, ha permitido un conocimiento cierto previo de los efectos de la munición empleada.

18. A tenor de lo señalado precedentemente, la utilización del teatro operativo de TIERRA DEL FUEGO como marco de referencia normal de adiestramiento, facilitó el empleo real en combate de cada sistema de armas, en especial las condiciones meteorológicas y geográficas.

19. La ejecución de amunicionamiento y los controles de tiempo y movimientos para lograr un estado óptimo en tierra y a bordo en cualquier oportunidad y situación, favoreció la tarea de operación de las armas.

20. Las previsiones logísticas de amunicionamiento para el marco regional facilitaron la tarea operativa de la AVIACION NAVAL y fueron aprovechadas por la FUERZA AEREA, que mostró serias deficiencias en su amunicionamiento.

///...



///...

21. La natural decisión y agresividad del Aviador Naval, por sus funciones normales operativas, facilitó su transición a la dinámica de guerra.

22. La actual estructura administrativa que liga a lo operativo con lo logístico permitiendo la integración del personal bajo un mismo comando y que se traslada con esa misma conformación a lo operativo, favorece la conducción y contribuye a consolidar el F.P.P.

1.2. <u>Aspectos negativos que incidieron en la conducción de las operaciones:</u>

1. El no permanente despliegue de las unidades de la FUERZA AERONAVAL Nº 2 al T.O.A.S. creó la necesidad de adaptar la infraestructura de apoyo a sus requerimientos.

2. La actual orgánica administrativa de la FUERZA AERONAVAL Nº 3 con su sistema de bases de apoyo dispersas, que en los planes de campaña se constituyen en asiento de otros Comandos de Grupos de Tarea, debe ser revis~~ionada~~ada para darle una mayor coherencia y flexibilidad táctica.

3. La falta de desarrollo adecuado de estructura de defensa y operaciones en las bases de despliegue, obligó a implementarlas durante el conflicto con medios no propios.

4. La falta de integración de los ARSENALES AERONAVALES al punto de apoyo logístico constituído por la base y sus servicios, dificulta la canalización del requerimiento logístico.

5. La realidad operativa mostró la necesidad de ensayar técnicas de combate y escape entre aviones disímiles, no suficientemente implementadas.

///...



///...

6. El método de adscripciones y convocatoria implementado para satisfacer los requerimientos de tripulaciones operativas es deficiente.

7. Se deberá aumentar en las unidades operativas el número de personas que manipula la munición de combate, implementando sistemas de apoyo de amunicionamiento rápido para utilización en polvorines y carga alar, similar a los estructurados para el GAI.

8. Los aviones L-188 requieren un sistema de apoyo de carga y descarga de dificil implementación en un aeródromo de campaña, para el manipuleo de cargas pesadas.

9. Los aviones L-188 demostraron no ser aptos para las tareas de exploración, con el equipamiento que actualmente traen incorporados.

1.3. Conclusiones:

1. La orgánica administrativa debe ser diseñada para satisfacer los requerimientos de las Fuerzas y ser lo suficientemente flexible para permitir el tránsito rápido a la implementación de los planes de guerra.

2. El GRUPO AERONAVAL EMBARCADO debe tener un diseño flexible y una dependencia orgánica funcional que permita su redespliegue y dependencia acorde con la situación táctica.

3. Debe mantenerse el nivel de adiestramiento alcanzado y la renovación gradual de dotaciones, para tener un nivel mínimo de tripulaciones listas ante cualquier situación.

///...



///...

4. Debe mantenerse la presencia activa de la AVIACION NAVAL en AREAS MARITIMAS DEL TEATRO DE OPERACIONES SUR.

5. Debe incentivarse a las Escuadrillas para lograr el máximo nivel de alistamiento operativo en el menor tiempo posible y mantenerlo.

6. Debe aumentarse el número de eventos que comprometan la operación de dos o más componentes en forma integrada.

7. Deberá mantenerse el nivel de coordinación con unidades de I.M., EJERCITO y P.N.A. para las tareas conjuntas en el T.O.S.

8. La implementación del adiestramiento debe llevar a dar a las Escuadrillas flexibilidad en su operación en diferentes asentamientos, para que se diseñen los apoyos mínimos que permitan operaciones fluídas y eficaces.

9. Se enfatizarán las operaciones anfibias con helicópteros en el T.O.S.

10. Se perfeccionarán las técnicas de combate y evasión entre aviones de distinta perfomance.

11. Se estudiará una sistema de adscripciones que contemple a convocados para facilitar la integración de tripulaciones en tiempo de guerra.

12. Debe enfatizarse el uso de medios desprendidos de la orgánica administrativa con mínimo preaviso.

13. El requerimiento de brindar apoyo aéreo cercano a unidades del EJERCITO aumenta la necesidad de continuar con las coordinaciones de detalle para implementar cursos de CAA para Oficiales de EJERCITO en el CAFADOS.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



SECRETO

///...

14. La tarea operativa realizada marca la necesidad de enfatizar los siguientes aspectos del adiestramiento:

a. Aviones de Ataque

* Ataque A/Superficie.
* Ataque A/Terrestre.
* Reaprovisionamiento Aire-Aire.
* Vuelo nocturno y en condiciones instrumentales.
* Navegación rasante sobre el mar.
* Armas.
* Conocimiento del T.O.A.

b. Aviones de Exploración

* Exploración A/Superficie.
* Operaciones A/Submarinas.
* Búsqueda y Rescate.
* Guiado del Grupo de Ataque.
* Conocimiento del T.O.A.
* Armas.
* Minado.

c. Helicópteros

* Búsqueda y Rescate.
* Helitransporte.
* Operaciones A/Submarinas.
* Exploración A/Terrestre.
* Ataque A/Superficie y A/Terrestre.
* Armas.
* Conocimiento del T.O.A.

15. Debe mantenerse el concepto de desarrollo de la infraestructura que posibilite el correcto sostén logístico y evaluación de los nuevos medios que se incorporen previo a su recepción, para garantizar un alistamiento acelerado.

///...



///...

16. Deberán mantenerse los planes de desarrollo e implementación de las A.S.A.C. para facilitar el uso de los aeródromos de campaña.

17. Se completará el equipamiento de los aviones de reconocimiento para aumentar su capacidad de exploración en zonas focales.

18. Se continuará con la implementación del sistema de paletizado y sus equipos de apoyo para cargas rápidas.

19. El montaje y utilización de los aeródromos de campaña marca la necesidad de continuar los estudios e implementación de las Agrupaciones de Sostén Aeronaval de Campaña (A.S.A.C.).

20. La asignación de munición debe ser reanalizada en razón de lo consumido y para satisfacer los requerimientos del nuevo dimensionamiento de Escuadrillas.

21. Debe incentivarse el adiestramiento en polígonos tácticos para acostumbrar a las líneas de abastecimientos y tripulaciones al manipuleo y operación de munición de combate.

22. Se debe diseñar un sistema orgánico de convocatoria y adiestramiento en el mediano plazo, para mantener el mejor rendimiento y optimización de las capacidades operativas de las Escuadrillas.

23. Se debe mantener una adecuada flexibilidad en la estructura de pases para conformar Escuadrillas que respondan al máximo alistamiento operativo, sin ceñirse rígidamente a tiempos mínimos o repetición de comandos.

///...

Nº ________
Letra ________



///...

1.4. Acciones Recomendadas:

1.4.1. Diagramar una estructura administrativa, (se adjunta proyecto), que contemple:

1. Una orgánica que aprovechando los elementos de infraestructura disponibles tenga la flexibilidad adecuada, para permitir el tránsito rápido a la implementación de los planes de guerra.

2. Conformar las escuadrias o grupos aéreos agrupando a los elementos de acuerdo a su función operativa, para facilitar el tránsito a las unidades y grupos de tareas (Ataque, Exploración, Helicópteros, Sostén Logístico Móvil, Instrucción).

3. Permitir que los Comandantes de Fuerza puedan constituirse en Comandantes de Teatro Aeronaval, para los planes de guerra, a traves de una adecuada distribución de las mismas.

4. Contemplar en la reestructuración administrativa de medios, que los dos grupos móviles operativos GAE y GAI tengan una dependencia orgánica funcional que permita su fácil despliegue, acorde a la situación táctica.

5. Constituir a las fuerzas asentadas sobre puntos de apoyo principales que permitan su normal desenvolvimiento operativo.

6. Estructurar esos puntos de apoyo con comandos que puedan brindar a las unidades aéreas todo tipo de servicio de apoyo de base y de mantenimiento aeronáutico.

///...



///...

7. Hacer que los grupos de apoyo tengan una estructura autónoma que permita desarrollar los elementos de seguridad antiterrestre, antiaérea y de operaciones para facilitar el asentamiento de grupos aéreos sin excesivas subordinaciones.

8. Reagrupar las bases de despliegue para que respondan a las necesidades de cada teatro y a un criterio orgánico funcional.

~~1.4.2~~ 9. Tener en cuenta las conclusiones y los aspectos críticos enunciados precedentemente en la confección de los Planes Anuales y en las normas que se implementen

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



ORGANIZACION OPERATIVA

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



2. ORGANIZACION OPERATIVA ADOPTADA PARA EL CONFLICTO

2.1. Aspectos positivos que incidieron en la conducción de las operaciones:

1. La organización prevista ha respondido a los requerimientos operativos planteados, agrupando a los elementos por afinidad de tareas y desplegándolos en las Bases y Estaciones Aeronavales propias, lo que ha permitido evaluar capacidades de medios y sistemas de apoyo, que posibilitarán planificar sus desarrollos futuros.

2. Las operaciones del GAI han permitido proyectar la acción en el area MALVINAS y en el Marco Regional. Posibilitó la acción a pesar de las limitaciones de una única pista con acceso restringido y un solo hangar. Por ser una base de utilización permanente demostró aptitudes para absorber un inusual caudal operativo.

3. La incorporación de elementos de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA en la orgánica del GAI sigue dando resultados positivos, en especial en tareas de apoyo o Búsqueda y Rescate.

4. La reactivación de la ESTACION AERONAVAL RIO GALLEGOS ha dado resultados altamente satisfactorios para satisfacer los requerimientos de apoyo logístico a las tareas de exploración y para permitir la desconcentración de la BASE AERONAVAL RIO GRANDE, que se encontraba excedida en sus capacidades habitacionales, de plataforma y hangaraje.

5. La habilitación periódica de aeródromos de campaña para el trabajo del GAI, facilitó la instalación de los aeródromos de campaña de PUERTO ARGENTINO y CALDERON, por disponerse de los elementos de apoyo necesarios para la operación del grupo aéreo y diseñada la estructura orgánico funcional del ASAC.

///



///..//.

6. El adiestramiento en técnicas y tácticas de Apoyo Aéreo Cercano aplicado periódicamente por las unidades del GAI con I.M. hizo que la instrumentación de la misión para la Escuadrilla Aeronaval de la Escuela de Aviación Naval y la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque fuera de fácil implementación.

7. Se considera que los medios de transporte aéreo resultaron parcialmente aptos, cumpliendo la misión asignada en forma sobresaliente.

8. En general los Centros Logísticos de la ARMADA satisfacieron en tiempo, cantidad y calidad los requerimientos solicitados, demostrando que los niveles de acopio eran correctos. En los casos de no contar con lo requerido en acopio, el sistema de adquisición funcionó rápidamente.

9. El equipo para zona fría fué apropiado en cantidad y calidad. Si bien la AVIACION NAVAL no cuenta con abundante material de campaña, cuando el mismo fué requerido fué provisto sin problemas.

10. El desempeño de las tripulaciones y dotaciones aeronavales posibilitó el desempeño altamente satisfactorio de la AVIACION NAVAL.

2.2. <u>Aspectos negativos que incidieron en la conducción de las operaciones:</u>

1. La permanencia del GRUPO AERONAVAL EMBARCADO abordo en la primera fase de la operación, no permitió un mejor uso de sus medios.

2. Las coordinaciones con el AREA NAVAL FLUVIAL para mantener y operar una división de aviones T-34 para reconoci-

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



///...

miento ofensivo, mostraron que la diversificación de Teatros Regionales con pocos medios dificultan la implementación operativa, sobre todo cuando se pretende mantener sobre ambos el mismo tratamiento prioritario.

3. La FUERZA AEREA ha pretendido en repetidas oportunidades instrumentar operaciones de ataque bajo un comando único (COFAS), a lo que no se ha accedido por cuanto la doctrina, tácticas y técnicas difieren en lo sustancial, comprometiendo la seguridad y el éxito de las operaciones.

4. La FUERZA AEREA ha subordinado medios de exploración a la orgánica propia en los planes, pero en su instrumentación ha usado indiscriminadamente de los mismos, poniéndolos y sacándolos a su arbitrio y de acuerdo a sus propios requerimientos y no los del Comandante del Teatro. Ha pretendido con posterioridad fijar criterios de utilización de los medios de exploración y no requerimientos.

Ha habido por parte de FUERZA AEREA un permanente desconocimiento de las capacidades de exploración de la AVIACION NAVAL y eso, o la intencionalidad de marcar falencias, ha llevado a que sus requerimientos en lo general excedieran a las posibilidades propias.

5. Toda operación de ataque, para ser efectiva, ha demostrado necesidad de mantener un marco de superioridad aérea. El no haberla obtenido durante el reciente conflicto afectó seriamente el desarrollo de las operaciones.

6. La pretensión de utilización de un sistema misilístico no evaluado, el MARTIN PESCADOR, fué rechazado porque implicaba asumir un riesgo de operación de un arma no confiable por los magros resultados logrados hasta ahora.

///...



///..

7. La capacidad de habitabilidad y movilidad de la BASE AERONAVAL RIO GRANDE se vió superada por infraestructura y medios.

8. Se transportó por modo aéreo todo tipo de carga; las que por no responder a una buena clasificación, fueron todas prioritarias, excediendo la capacidad de medios propios. Se hizo poso uso de los contenedores debido en parte a la urgencia de la situación.

9. En las bases de despliegue hay falencias como terminales de carga por falta de transporte, sistemas especiales de carga y lugares físicos aptos para almacenaje, clasificación y expedición.

2.3. Conclusiones:

1. Debe adoptarse una orgánica flexible, agrupando a los elementos de acuerdo a la función para unificar criterios de técnicas y tácticas, sin excesiva centralización.

2. Debe evitarse la excesiva dependencia administrativa de los comandos orgánicos.

3. Las unidades o elementos de las mismas leben ser incorporados a los Comandos de Grupos de Tarea con independencia total de la orgánica administrativa, para facilitar el desarrollo de las operaciones.

4. Realizar operaciones coordinadas con FUERZA AEREA ARGENTINA resguardando el principio de comandos independientes, por cuanto la doctrina, tácticas y técnicas difieren en lo sustancial, comprometiendo la seguridad y el éxito de las operaciones.

5. Extraer de ~~los~~ nuestros coordinadores con FUERZA AEREA la experien



///...

cia que marca sus falencias y virtudes para introducir en la instrumentación de doctrinas, técnicas y tácticas. Genéricamente se podrían puntualizar como virtudes el manejo del grupo aéreo con independencia de sus bases de apoyo y como falencias la estructura de sus órdenes de vuelo (Fragmentario), totalmente rígidas, que no permiten a los comandos subordinados instrumentar sus tácticas de atáque.

6. Diseñar el GRUPO AERONAVAL EMBARCADO lo suficientemente flexible como para permitir su modificación acorde a las circunstancias operativas, y buscando no sea dependiente de su base de apoyo. (PAL).

7. Las operaciones del GRUPO AERONAVAL INSULAR han permitido proyectar la acción en el area MALVINAS y en el Marco Regional con eficacia, como producto del mantenimiento de una estructura operativa permanente.

8. Tanto en 1978 (Chile) como ahora (Malvinas) se ha comprobado que ALTE.ZAR queda totalmente excéntrica de las acciones y su uso es mínimo; por el contrario RIO GRANDE ha demostrado ser el centro de las operaciones sobre el cual recae casi todo el peso de las mismas.

9. Continuar con la reactivación de la BASE AERONAVAL RIO GALLEGOS que con las mejoras introducidas, unidas a su inmejorable ubicación, resulta sumamente útil para el despliegue del GRUPO AERONAVAL INSULAR.

10. Debe implementarse el desarrollo de A.S.A.C., para facilitar el despliegue operativo.

11. Continuar con la subordinación de medios de PREFECTURA NAVAL ARGENTINA en la orgánica operativa.

///..

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



///...

12. Evaluación de los medios aéreos:

12.1. Exploración:

12.1.1. Medios absoletos y de escasa confiabilidad.

12.1.2. Pobre autonomía y radio de acción.

12.1.3. La precariedad de medios y su relativa escasa capacidad y confiabilidad, no permitió brindar el preaviso adecuado para localizar e identificar a la fuerza enemiga.

12.1.4. El tipo de acciones y los medios disponibles no permitieron efectuar exploración en contacto, salvo en contadas ocasiones.

12.1.5. Las unidades de tarea encuentran sus medios disponibles en el siguiente nivel de capacidades:

a) Neptune P-2: Plataforma aeronáutica no confiable y absoleta.

b) Tracker S-2: Su rendimiento fué altamente satisfactorio por el empeño profesional puesto de manifiesto por el personal de la Escuadrilla, a pesar que la plataforma aeronáutica de los aviones es poco confiable y su equipamiento electrónico anticuado. Dada la ubicación del área de operaciones con respecto a la Base, los aviones llegaban en el límite de su radio de acción, lo que no le permitía investigar y explorar los contactos. De los cinco aviones se disponía normalmente de dos en servicio.

///...



///...

c) Embraer III: Avión de Vigilancia Tránsito Marítimo para tiempo de paz, de corto alcance (1000 MN), la perfomance radar es regular, no dispone de sistema antihielo para vuelos en zona fría, hay dudas en su rendimiento aeronáutico; de dos aviones asignados, se disponía normalmente de uno en servicio. No posee equipo CME para efectuar tareas de exploración. Fué el único medio con que se contaba para efectuar búsqueda antisuperficie en las cercanías de PUERTO ARGENTINO, después del 4 de Mayo.

12.1.6. Como conclusión se puede afirmar que la AVIACION NAVAL careció de exploración aérea adecuada por falta de aviones aptos, y que es imprescindible, con máxima prioridad, cubrir esa falencia.

12.2. Ataque:

12.2.1. La actual disponibilidad de medios, degradada por la acción de la guerra y existencias de armamento, hace que la capacidad de ataque se encuentre resentida.

12.2.2. Se dispone de un avión adecuado, el Super Etendard, que ha demostrado una alta capacidad de ataque antisuperficie con el empleo de su misil AM-39, actuando con elevado porcentaje de efectividad, sin ser detectado y fuera del alcance de las armas. Esos mismos aviones cuentan con la posibilidad de atacar con armas convencionales con alta efectividad y a un costo mayor

///...





///...

en razón de la distancia de lanzamiento.

12.2.3. Se dispone de aviones a-4Q, que han demostrado virtudes y falencias:

a) Virtudes: Solidez. Puede actuar en condiciones rigurosas sin degradarse. Resistente a la acción de las armas convencionales y a las maniobras de combate.

b) Falencias: Lanzamiento convencional dentro del paraguas de fuego de cualquier blanco. Limitado alcance y capacidad portante.

c) Hay limitaciones de accesrios y repuestos que en el caso especial de A-4Q han limitado el desarrollo de las operaciones.

12.2.4. Se dispone de aviones de entrenamiento avanzado MC-32 y MC-33 que pueden cumplir con éxito misiones de apoyo aéreo cercano y reconocimiento ofensivo.

12.2.5. Se dispone de aviones de adiestramiento primario T-34C que pueden cumplir tareas de hostigamiento y reconocimiento ofensivo.

Nº
Letra



///...

2.4. Acciones Recomendadas:
Operativamente,

1. Se debería cumplir con un esquema similar al orgánico operativo diseñado, para reagrupar los medios de acuerdo a su empleo táctico.

2. Constituir los grupos aéreos para responder a las necesidades de los teatros de operaciones.

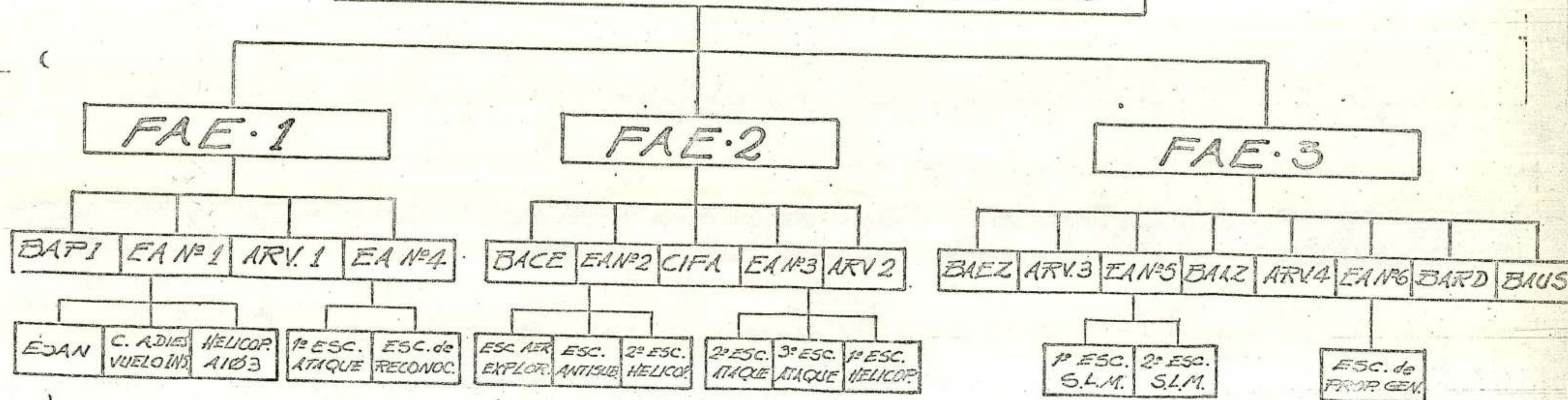
3. Se deberían desarrollar los puntos de apoyo para que siendo autónomos y dependientes de una orgánica administrativa, satisfagan los requerimientos operativos de las unidades de tarea que se asienten en ellos.

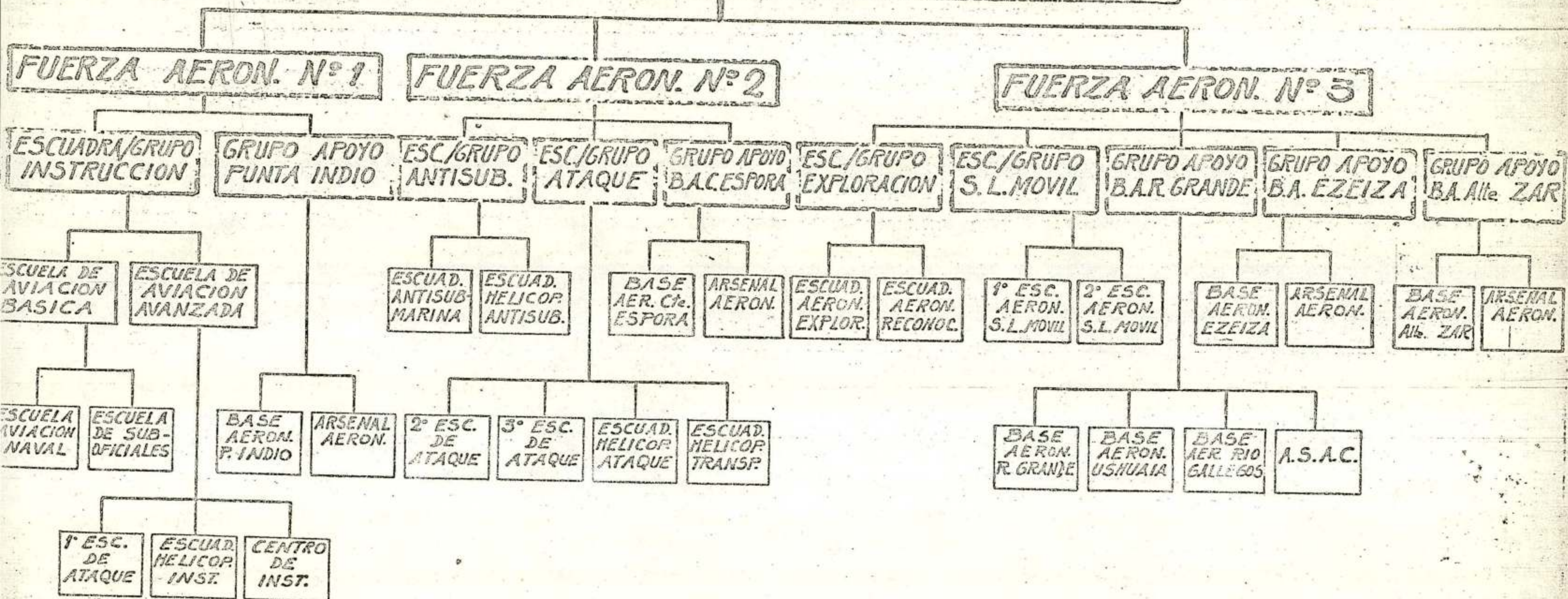
4. Independizar a los grupos aéreos de sus bases de apoyo.

5. Diseñar la orgánica para permitir la incorporación o transferencia de medios de acuerdo a las necesidades tácticas, independizándolos de la dependencia administrativa.

6. Crear un grupo aéreo que como desprendimiento del GAE, usándolo o complementándolo, pueda manejar la Fuerza de Tarea Aeronaval para proyectar su acción desde tierra, sobre blancos de superficie o aéreos en tareas independientes u operando en apoyo de fuerzas navales o aeronavales.

7. Implementar las sugerencias o modos de acción que surgen de las conclusiones, para confeccionar los planes de campaña respectivos, desarrollar los medios, mejorar los apoyos o estructurar las nuevas técnicas o tácticas.


COMANDO AVIACION NAVAL
FAE·1
FAE·2
FAE·3
BAPI
EA Nº 1
ARV. 1
EA Nº 4
BACE
EA Nº2
CIFA
EA Nº3
ARV 2
BAEZ
ARV. 3
EA Nº5
BALZ
ARV 4
EA Nº6
BARD
BAUS
EDAN
C. ADIES. VUELO INS.
HELICOP. A1Ø3
1º ESC. ATAQUE
ESC. de RECONOC.
ESC. AER. EXPLOR.
ESC. ANTISUB.
2º ESC. HELICOP.
2º ESC. ATAQUE
3º ESC. ATAQUE
1º ESC. HELICOP.
1º ESC. S.L.M.
2º ESC. S.L.M.
ESC. de PROP. GEN.


COMANDO AVIACION NAVAL
FUERZA AERON. Nº 1
FUERZA AERON. Nº 2
FUERZA AERON. Nº 3
ESCUADRA/GRUPO INSTRUCCION
GRUPO APOYO PUNTA INDIO
ESC/GRUPO ANTISUB.
ESC./GRUPO ATAQUE
GRUPO APOYO B.A.C.ESPORA
ESC./GRUPO EXPLORACION
ESC./GRUPO S.L.MOVIL
GRUPO APOYO B.A.R.GRANDE
GRUPO APOYO B.A. EZEIZA
GRUPO APOYO B.A. Alte. ZAR
ESCUELA DE AVIACION BASICA
ESCUELA DE AVIACION AVANZADA
ESCUAD. ANTISUBMARINA
ESCUAD. HELICOP. ANTISUB.
BASE AER. Cte. ESPORA
ARSENAL AERON.
ESCUAD. AERON. EXPLOR.
ESCUAD. AERON. RECONOC.
1º ESC. AERON. S.L.MOVIL
2º ESC. AERON. S.L.MOVIL
BASE AERON. EZEIZA
ARSENAL AERON.
BASE AERON. Alte. ZAR
ARSENAL AERON.
ESCUELA AVIACION NAVAL
ESCUELA DE SUBOFICIALES
BASE AERON. P. INDIO
ARSENAL AERON.
2º ESC. DE ATAQUE
3º ESC. DE ATAQUE
ESCUAD. HELICOP. ATAQUE
ESCUAD. HELICOP. TRANSP.
BASE AERON. R. GRANDE
BASE AERON. USHUAIA
BASE AER. RIO GALLEGOS
A.S.A.C.
1º ESC. DE ATAQUE
ESCUAD. HELICOP. INST.
CENTRO DE INST.



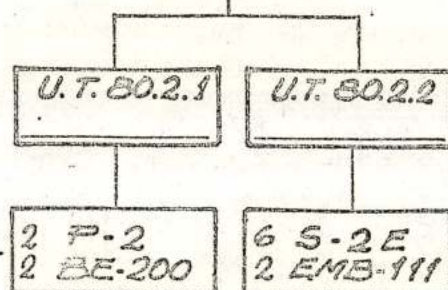
FUERZA DE TAREAS AERONAVAL F.T. 22

- GRUPO AERONAVAL INSULAR GT. 22.1.
  - EANI
  - EA41
  - EAH1 (—)
  - EAPG
  - EA4R
  - P. N. A.
  - RESERVA ESTRAT. MILITAR
  - BARD
  - BAUS
  - ETRG
  - CACP
  - AERODROMOS DE CAMPAÑA
  - HELIPUERTOS DE CAMPAÑA
  - BATALLON ANTIAEREO
- GRUPO AERONAVAL DE EXPLORACION GT. 22.2.
  - EA2E (—)
- GRUPO AERONAVAL DE SOSTEN LOGISTICO MOVIL GT. 22.3.
  - EA51
  - EA52
  - CIVI
  - EA2E (—)
  - BAEZ - ARV3
  - BAAZ - ARV4
- GRUPO TECNICO GT. 22.4.
  - TVCE
- GRUPO APOYO 1 GT. 22.5.
  - BAPI
  - ARVI
- GRUPO APOYO 2 GT. 22.6.
  - BACE
  - ARV2

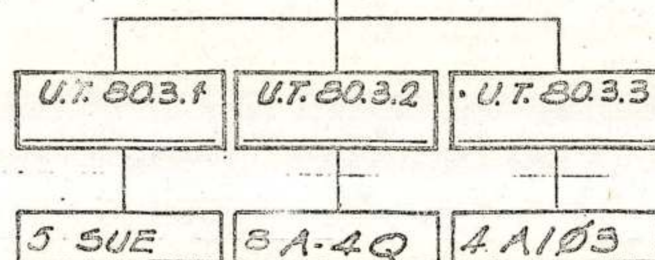


FUERZA DE TAREAS AERONAVAL - F.T. 80 -

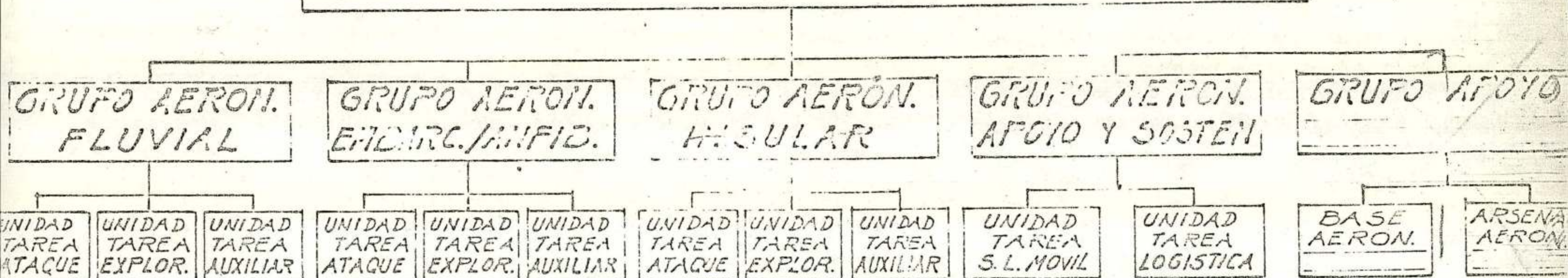
- GRUPO TAREA G.A.I. - G.T. 80.1 -
  - 15 MC-32/33
  - 11 T-34 C
  - 4 BE-200
  - 1 AI Ø3
  - 2/3 SA-330 PNA
  - 1/3 SKYVAN PNA
  - 2 BE-80 F
- GRUPO TAREA EXPLOR. - G.T. 80.2 -



- GRUPO TAREA ATAQUE - G.T. 80.3 -



- GRUPO TAREA S.L.M. - G.T. 80.4 -
  - 2/3 L-188
  - 2/3 F-28
  - 1/2 BE-200



COMANDANTE FUERZA TAREAS AERONAVAL
GRUPO AERON. FLUVIAL
GRUPO AERON. EMBARC./ANFIB.
GRUPO AERON. INSULAR
GRUPO AERON. APOYO Y SOSTEN
GRUPO APOYO
NIDAD TAREA ATAQUE
UNIDAD TAREA EXPLOR.
UNIDAD TAREA AUXILIAR
UNIDAD TAREA ATAQUE
UNIDAD TAREA EXPLOR.
UNIDAD TAREA AUXILIAR
UNIDAD TAREA ATAQUE
UNIDAD TAREA EXPLOR.
UNIDAD TAREA AUXILIAR
UNIDAD TAREA S. L. MOVIL
UNIDAD TAREA LOGISTICA
BASE AERON.
ARSENA AERON.

COFUERTAR 80
Fuerza Tareas Aeronaval
CL Carlos A García Boll

— E.M.

2° En Comando Táctico ※1
CN Raul Rivero

G.T. 80.1
Grupo de Tarea G.A.I
CN Hector A. Martini

- 16 MC-32/33
- 11 T-34 C
- 4 BE-200
- 1 AI-Ø3
- 2/3 SA-330 PNA
- 1/3 SKYVAN PNA
- 2 BE 80 F

G.T. 80.2
Grupo de Tarea Exploración
CF Luis. C. Vasquez

- 1/2 P-2
- 1/2 BE-200
- 1 L-188
- 3/4 S2-E ※2
- 2 EMB-111

G.T. 80.3
Grupo de Tarea Ataque
CF Jorge M. Czar

- 4 SUE
- 4 AI Ø3
- 7/8 A4Q ※3

G.T. 80.4
Grupo Tarea S.L. Móvil
CN Jorge R. Vildoza

- 2/3 L-188
- 2/3 F-28
- 1/2 BE-200

GRUPO APOYO 1
CF Julio C. Falcone

GRUPO APOYO 2
CF José Fernandez

GRUPO TECNICO
CN Américo Paletta

NOTA:
※1 Reemplazará al Comandante cuando no esté presente.-
※2 Se incorpora del Grupo Aeronaval Embarcado operando desde Aeronaval Gallegos
※3 [illegible]



5

12



ARMADA ARGENTINA

SECRETO

URGENTE

Nº 92/1/82"S"
Letra JELO, Sec.

BUENOS AIRES, 12 de julio de 1982



///SEÑOR VICEALMIRANTE Dn. CARLOS PABLO CARPINTERO.

Elevo adjunto el informe ordenado en el segundo párrafo de fs.1.

Dejo constancia de no entregarlo en forma personal por encontrarme sin servicio.-

AGREGADOS: Un informe: "LA ORGANIZACION DE LA AVIACION NAVAL Y SU RELACION CON LA CONDUCCION DE LA AVIACION NAVAL DURANTE EL CONFLICTO".

DISTRIBUCION: Original: Al destinatario.
Duplicado: Archivo personal.

MIGUEL ANGEL GRONDONA
Capitán de Navío



SECRETO

INFORME PRODUCIDO POR EL CNCBNACD MIGUEL ANGEL GRONDONA DE ACUERDO A LA RESOLUCION COAR N° 398"S"/82.



PREFACIO

El tema: "La Organización de la Aviación Naval y su relación con la Aviación Naval durante el conflicto", lleva en el momento de analizarlo a una necesaria comparación entre los items 1 y 2 por lo que resulta falto de continuidad cuando se pretende el análisis por separado, al menos en mi caso, ya que por haber actuado como Oficial de Enlace con el Comando de la Fuerza Aérea Sur me veo en la necesidad de volver a ocupar esa posición para el análisis.

Lo mismo me ocurrió cuanto intenté separar los aspectos positivos de los negativos. Su separación nuevamente cortaba la hilación del tema.

Asimismo fue necesario hacer una pequeña historia del problema para darle continuidad. Es así que el análisis consta de:

Prefacio
Historia del Problema
Aspectos Positivos y Negativos
Conclusiones
Acciones Recomendadas
Aclaración a la Nota
Resumen Esquemático del Desarrollo.

HISTORIA DEL PROBLEMA Y EVOLUCION

La organización administrativa actual es el producto de la evolución lógica a esperar en una Fuerza Armada que vivió demasiados años de NO GUERRA.

A lo largo del tiempo, un esquema tendiente a imitar otras organizaciones antiguas extranjeras y buscando similitud con el de las unidades de superficie, se materializó en una rígida estructura aferrada por una burocracia cada día más perfeccionada que terminó produciendo hedhos operativos destinados a satisfacer ese "perfeccionamiento" carente de realidad bélica.



Así nacieron normas estrictas tales como el "cumplimiento de Comando", requisito realmente limitante para un sinceramiento operativo: los relevos anuales, tímidamente encarados, el convencimiento general sobre la necesidad de producir relevos en las unidades, redundantes en pérdidas de eficiencia, la asignación de oficiales costosos para adiestrar, en tareas que podían ser cumplidas por otros con menor inversión en lo que hace a experiencia de vuelo (bases), y muchas más reglamentaciones, condiciones de ascensos, etc. que nos ataron irremediablemente. Lo anterior no es un cargo a persona alguna sino a la falta de experiencia bélica.

Personalemente he asistido y aceptado siendo Comandante de Fuerza y del Grupo Aeronaval Embarcado, ejercicios supuestamente completos, donde los exploradores se reemplazaban con B-200, L-188 y F-28, quienes lorgraban evitar ser derribados con el sencillo engaño de escuchar los canales rígidamente fijados en Flota. La gran maniobra en el ejercicio final fue sorprenderlos lanzando aviones interceptores sin emitir palabra alguna en el PAL y asignando blancos con letreros sobre cubierta, ...pero a lo largo del año imagino que quisimos creer que lo ejercitado era lógico y factible. Obviamente hicimos saber que esos aviones no eran exploradores, pero nunca planteamos trágicamente la situación.

La organización administrativa tambien afecta a la logística, la que pese a algunos intentos no logró modernizarse completamente en el concepto de PROGRAMAS. La adquisición de SUE parece ser la que más se acerca a lo que debe esperarse de una logística moderna.

Sin embargo, en las condiciones actuales ya deberíamos haber encarado programas que incluyan personal y material. Jefes o directores de programas completos que "lleven el programa el tiempo previsto de duración del mismo y directores de programas transicionales particularmente para el personal de mantenimiento militar y civil y tambien de pilotos.

En lo que hace a estos últimos los programas deberían incluir las previsiones de intercambio entre programas para evitar el desgaste de los mismos.



Esta concepción en nada se asemeja a la rígida estructura actual de comandos escalonados.

ASPECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS.

Los aspectos positivos de la organización actual no se encuentran principalmente en la parte operativa.

El sistema actual de relevos permite asegurar que una parte de las unidades disponga de un nivel combativo aceptable o deseable, mientras otros son aprendices o primarios.

Pero la serie de rigideces administrativas (requerimientos en los grados, escuelas por ejemplo) accionan contra esta continuidad deseable.

La escasez de medios limita el adiestramiento (combustible, repuestos, horas hombre de mantenimiento) y el balance combinado redunda en menor capacidad profesional de vuelo y experiencia operativa (técnicas y tácticas).

El concepto creado a imagen y semejanza de las unidades de superficie, en lo que hace a un comandante origina en quien lo es, la necesidad de ejercer ese comando, pero la cosa no es igual. Mientras un buque es indivisible, las escuadrillas si lo son, e integran sistemas de armas combinados.

El SUE sólo sin explorador táctico es un pobre sistema de armas; con explorador táctico mejora mucho; con explorador de larga distancia y avión tanque llega a su capacidad óptima. Todo lo anterior está previsto como elemento, unidad o grupo de tareas y es eminentemente operativo. El problema aquí son los comandantes administrativos que ven disgregarse a sus unidades sin poder ejercer el comando en combate. La eficiencia en las operaciones reales pareciera requerir el renunciamiento de algunos comandantes que deberían aceptar quedarse con nada.

¿Por qué no eliminar a los Comandos Administrativos?

y hacer que estén más cerca de las necesidades Operativas que administrativas. Los comandos administrativos hacen al mejor empleo del personal y material en el adiestramiento. La organización de tareas no es una solución tipo a un problema tipo sino acorde con necesidades cambiantes.

Esos comandantes, normalmente de unidades de apoyo, deberán tener previsto puestos en los EE.MM. y asumir que realmente son directores de un programa o parte de él.

Este mal fue general durante el conflicto Malvinas. El Sr. Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur no podía disponer un traslado de aviones ni siquiera navales a Malvinas. Ninguna operación de la Fuerza Aérea estuvo bajo su control. Si necesitaba algo debía requerirlo al Comandante Aéreo Estratégico.

Este Comando CAE tenía subordinados los Comandos de Transportes, Exploración y Reconocimiento, Fuerza Aérea Sur (aviones de ataque) y Defensa Aérea Sur (interceptores); los aviones de COFAS y CODASUR eran prácticamente los mismos; los exploradores y transportes también.

La Fuerza Aérea cambió a lo largo del conflicto cinco veces su organización, llegando a integrar finalmente una Fuerza Aérea Sur a la que subordinaron todos los medios anteriores en las cantidades necesarias o disponibles. Sin embargo no quisieron llegar al perfeccionamiento total y esta Fuerza seguía dependiendo del Comando Aéreo Estratégico y nunca lo fue del Comando del T.O. Atlántico Sur.

El Ejército a su vez telecontrolaba la defensa de las islas por medio del Gobernador Militar y el Comandante del Teatro de Operaciones Sur. Es obvio que el criterio de unidad de mando no existió en nivel alguno. Donde era imprescindible, en el ALTO MANDO.

Dado que las cosas no funcionaban fluidamente, se creó una pequeña Junta (CEOPECON), integrada por el señor Comandante del T.O. Atlántico Sur, señor Comandante del Teatro de Operaciones Sur y señor Comandante Aéreo Estratégico, en Comodoro Rivadavia. De todos ellos, solamente el CAE tenía al COFAS en el mismo lugar físico.



Sin embargo el desplazamiento carecía de lógica.

Siendo el arreglo tripartito inevitable, no era Comodoro Rivadavia, sede de ninguno de ellos, el lugar más conveniente.

El Sr. CON y el Sr. Cte. 5° Cuerpo, tenían sus máximas capacidades de comando y comunicaciones en Bahía Blanca (Puerto Belgrano) mientras que el CAE lo tenía en Buenos Aires.

El único comando subordinado sito en Comodoro (la FAS) disponía de aviones dispersos en todo el litoral y precisamente en Comodoro sólo operaban los transportes, cuatro interceptores MIRAGE y algunos aviones pequeños de transporte de personal; dicho de otra manera, allí no estaban los aviones que se lanzaban a combatir las unidades inglesas diariamente. El lugar más adecuado parecería haber sido Puerto Belgrano con adecuadas comodidades para los otros componentes citados.

En lo que hace al tema específico de la Aviación Naval, el peso principal de los escasos medios estuvo distribuído entre las islas, Río Grande y Gallegos, siendo Río Grande el centro de gravedad.

Las unidades destacadas a las Malvinas dependían de un Sr. Almirante y allí se cumplía adecuadamente el criterio operativo de Fuerzas, Grupos, etc. de Tareas.

Los exploradores de Río Gallegos, dependían de un comando existente en forma cercana al Sr. Comandante de Aviación Naval y esa relación es también lógica; la eficacia de los medios, paupérrimos, no iba a mejorar porque su comandante superior estuviera cerca, pero precisamente debido a la poca disponibilidad de ellos, el acertado uso era primordial y para ello el comandante debía estar cerca de su usuario.

La Orgánica de Río Grande en cambio, aparecía para quienes trabajamos en Comodoro Rivadavia un poco ilógica, un oficial superior presente en forma permanente, que sólo podía proveer medios aéreos a las islas, pero que carecía de autoridad operativa sobre los aviones de ataque (A-4Q y SUE) y los de transportes que cruzaban, no parecía

razonable. Aquí la rigidez orgánica administrativa aparentaba molestar, aunque no me encuentro en condiciones de citar algún ejemplo que demuestre lo antedicho.

La ubicación del Comando de la Aviación Naval al lado del Sr. Comandante del T.O.Atlántico Sur era la conveniente. Se produjo una desubicación en el momento en que COATLANSUR se desplazó a COMODORO.

Dada la conocida rivalidad existente entre Fuerza Aérea y Aviación Naval, un intento de reubicación sin los medios de comando y comunicaciones en Comodoro, por parte de la Aviación Naval, habría sido realmente desafortunado. No existió de parte de Fuerza Aérea la más mínima sugerencia en ese sentido, por el contrario pidió se le subordinaran los medios aeronavales a su Comando.

Quien se desubicó físicamente fue COATLANSUR, probablemente presionado por las circunstancias. Situación agravada por el muy limitado sistema de Comando Control y Comunicaciones.

CONCLUSIONES

1. Hubo demasiados Comandos a todos los niveles para escasos medios.
2. No hubo unidad de mando.
3. Los niveles de Comandos Superiores, no estaban ubicados donde convenía, descolocando a sus subordinados.
4. Si bien se desconocen hechos negativos en cuanto al funcionamiento operativo en Río Grande, no hubo unidad de mando, con las consecuencias posibles en los aspectos rutinarios, logísticos y de conducción que debían haber exigido del oficial superior presente en la zona, una especial atención.
5. Las exigencias de comandos, carreras tipo, escuelas, así como el deseo de hacer capacidades personales múltiples, afecta profundamente la eficiencia para el combate.
6. La prolongada situación de NO GUERRA es extremadamente negativa, aburguesa, burocratiza, disminuye la creatividad, desactualiza.
7. La tendencia apenas insinuada hacia los programas dió una magnífica resultante en el caso SUE.
8. Existe un sistema muy debil de Comando Control y Comunicaciones.

ACCION RECOMENDADA

1. Eliminar de la reglamentación todas las trabas que impiden asignar



a los más capaces las tareas correspondientes.
- Repetición de comandos.
- Escuelas no normalizadas.
- Eliminación de trabas especiales contra aviadores navales y/u otras.
- Eliminación de carreras tipo.
- Creación de un cuerpo de apoyo aeronaval (similar al general de F.A.).
- Utilización de un criterio económico en las habilitaciones de pilotos, eliminando las trabas que se opongan (cambios de zona).

2. Organizar la Aviación Naval en base a PROGRAMAS que incluyan TODOS los requerimientos (personal y material) desde el ingreso y preparación en las escuelas para el personal, hasta su reubicación terminado el programa, así como su alternancia por razones de desgaste.

3. Mantener actualizados los conocimientos bélicos enviando observadores idóneos en toda oportunidad posible a cualquier lugar del mundo.

4. Intentar un acercamiento con la Fuerza Aérea, en tiempo de paz que permita mejores entendimientos en tiempo de guerra. Las áreas posibles sin que el listado sea excluyente podrían ser:

4.1. Aceptar que si la guerra es aeronaval y no existen blancos continentales, resulta absurdo no emplear la Fuerza Aérea para combatir blancos navales. La inversa también es válida. En otras palabras son dos empleos del medio aéreo, diferentes en sus técnicas y tácticas pero factibles de intercambiar con pérdida de eficiencia.

4.2. Integrar EE.MM. con Fuerza Aérea ubicables en áreas navales o de F.A. según fuere el ejercicio, concretando planificaciones conjuntas y normalizando todá la que se pueda normalizar, ó de manera permanente. En U.K. existen oficiales de Enlace de la RAF, en la Armada, no solo en las EE.MM., sino tambien en Escuelas.

4.3. Compatibilizar el armamento con la F.A.A. previendo intercambio de munición, asignando a cada Fuerza el programa de adquisición conjunta.



4.4. Integrar los buques a la red de Tránsito Aéreo Nacional.

4.5. Integrar el sistema de Transporte Aéreo creando el STAM (SISTEMA DE TRANSPORTE AEREO MILITAR), siendo fundamental:

4.5.1. Que dependa del EMCO

4.5.2. Tenga pilotos de las Tres Fuerzas.

4.5.3. Comandos y Cargos principales rotativos.

4.5.4. No integre al transporte liviano, elemento esencial y básico para hacer pilotos, económicamente, en cada Fuerza.

4.6. SALVAMENTO y RESCATE: Dilucidar áreas de responsabilidad y luego coordinar sumando apoyos.

4.7. RESCATE SANITARIO: Institucionalizar dependiendo del EMCO.

4.8. EXPLORACION - GUERRA ELECTRONICA: Desarrollar un concepto integrado de EXPLORACION y GUERRA ELECTRONICA, Compatibilizar las áreas de control para cada Fuerza y finalmente institucionalizar el intercambio de información. Esto incluye a toda la Armada (Desarrollo CONJUNTO).

4.9. ATAQUE

4.9.1. Establecer bien claro que el avión tanque es parte del sistema de armas de un avión de ataque incluyendo portaaviones. (En ese caso es más necesario).

4.9.2. Normalizar sistema coordinados de apoyo mutuo y trabajo con fuerzas terrestres.

4.9.2. Concebir helicópteros de ataque.

4.10. ~~DEFENSA AEREA~~ - Si bien debe ser separada por razones operativas, conviene normalizar procedimientos comunes.
La defensa aérea de bases aeronavales debería ser responsabilidad de la Armada, aunque en este conflicto lo fue de Fuerza Aérea.

4.11. FOTOGRAFIA AEREA: Integrarla, normalizarla y proveerle capacidad operativa.

4.12. GUERRA A/S: Debe ser exclusiva de la Armada.

4.13. BOMBARDEO ESTRATEGICO: Debe ser exclusivo de la Fuerza Aérea.



5. En lo que hace a Aviación Naval:
Hacer conocer con exactitud las capacidades de los medios actuales y reorientar el equipamiento futuro según este orden de prioridades.

5.1. Aviones tanques: Tipo KC 135
5.2. Exploradores tácticos
5.3. Exploradores de largo alcance (Boing 707).
5.4. Helicópteros

Los exploradores de largo alcance y los tanques pueden sumarse sin reducir el número para facilitar el intercambio.
Debe lograrse la soberanía en equipos electrónicos aunque sea copiando.
(NO) Lo que no pueda fabricarse en el país, requiere generosos stocks cuando se inicia el programa.
Eliminar el sistema de selección para comprar aviones que tiende a desbalancear calidades en las orientaciones.
No aceptar interrupciones en las escuelas de capacitaciones. Ejemplos T.34 / MACCHI / A-4 / SUE o T.34 / B.200 / FALCON / B.707 / KC.135 o T.34 / AI Ø3 / LYNX / H.3.
(NO) Reubicar las unidades de acuerdo al Teatro de Operaciones probable aceptando que las bases aeronavales actualmente principales puedan pasar a ser talleres aeronavales.
(NO) Crear el Cuerpo de apoyo terrestre (integrar al NAVAL GENERAL?).
(Sí) Se debe Acrecentar seriamente el sistema de Comando Control y Comunicaciones.

ACLARACION A LA NOTA

Con respecto a la NOTA, donde se especifica que los temas precitados deben compararse con relación a la Publicación R.O.2-027 C "PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES AEREAS NAVALES" PROFUARA 2, deseo dejar constancia:

1° - Que la publicación no requiere a mi entender correcciones significativas, sólo ajustes.

2° - Que su eventual no cumplimiento, durante el conflicto no puede considerarse como un hecho significativo, porque ninguna doctrina puede obedecerse al pie de la letra, tal cual lo demuestran los Comandos tripartitos que existieron al más alto nivel. Si en cambio, vale la pena destacar que comparándola con las acciones realizadas tiene validez y es actual.

Pero de la misma manera, se está sugiriendo eliminar trabas reglamentarias, que el conflicto puso de manifiesto como trabadoras de la eficiencia en combate.

RESUMEN ESQUEMATICO DEL DESARROLLO

1. Organización administrativa actual.
Es económica.
Se asemeja a la naval
Facilita el adiestramiento.

1.1. Aspectos positivos que incidieron en la conducción de las operaciones.:
Relaciones de comandos: Las usuales.
Apoyo operativo: Los de rutina.
Apoyo logístico: Los de rutina.
Inteligencia: Centralizada.
Personal: Conducción en manos Ctes. directos.
Material: ---
Infraestructuras: ---

1.2. Aspectos negativos:
Relaciones de Comando: Las usuales pueden llegar a ser muchas.
Apoyo operativo:---
Apoyo logístico: Requirió desplazamientos y consecuentes dificultades.
Inteligencia: Desconozco si se hacían posvuelos de inteligencia.
Personal: Por haber destacado fuerzas, los problemas de conducción pudieron sufrir demoras.
Material: Su reubicación pudo producir limitaciones.
Infraestructura: Por mudanzas no puede haber resultado igual a la de rutina.

1.3. Conclusiones:

La organización administrativa y primordialmente su reglamentación aferran y limitan la eficiencia operativa.

1.4. Acciones Recomendadas:
1.4.1. Corregir profundamente la reglamentación limitante.
1.4.2. Reubicar las unidades según su probable teatro.
1.4.3. Implantar el sistema de PROGRAMAS integrado



2. Organización Operativa adoptada para el conflicto:

2.1. Aspectos positivos:

Relaciones de Comando: Los de rutina.
Apoyo operativo: Rutina
Apoyo Logístico: --
Inteligencia: --
Personal: Conducción directa de Ctes. primer escalón.
Material: --
Infraestructura: ---

2.2. Aspectos negativos que incidieron en la conducción de las operaciones:

Relaciones de Comando: Las de rutina pueden ser muchas para operaciones ágiles y en tiempo.
Apoyo logístico: Dificil por los traslados.
Inteligencia: Idem 1.2.
Personal: Dificil conducción para con Ctes. de primer escalón, especialmente Río Grande.
Material: Idem 1.2.
Infraestructura: Muy pobre para el apoyo que se necesita.

2.3. Conclusiones:

La organización operativa debe ajustarse al criterio de Fuerzas, Grupos, etc. de tareas en forma acorde a los medios disponibles.

2.4. Acción Recomendada:

Tener en cuenta las verdaderas capacidades de los medios disponibles para organizar operativamente la Aviación Naval.

MIGUEL ANGEL GRONDONA
Capitán de Navío

6



SECRETO

- ACCIONES RECOMENDADAS COMPATIBILIZADAS -

Del análisis y discusión de las conlcusiones y acciones recomendadas de los informes precedentes, efectuada en plenario con sus autores y la intervención del señor JEFE DE AVIACION NAVAL, señor COMANDANTE DE LA AVIACION NAVAL y Sr. Contraalmirante D. ROBERTO B. MOYA, resultaron compatibilizadas las siguientes ACCIONES RECOMENDADAS:

A - RESPECTO DE LAS ACTIVIDADES:

1.- Actualizar los planes de campaña y operaciones, desarrollar los medios, mejorar los apoyos y revisar la doctrina en función de las nuevas técnicas y tácticas recientemente comprobadas.

2.- Tener en cuenta las conclusiones y los elementos críticos enunciados precedentemente en la confección de los Planes Anuales y en las normas que se implementen.

B - RESPECTO DEL PERSONAL:

1.- Eliminar de la reglamentación todas las trabas que impiden optimizar la selección y asignación de funciones operativas.
   - Veteranía en los Comandos y destinos operativos.
   - Flexibilización de cursos obligatorios.
   - Absoluta equivalencia entre Oficiales de Superficie, Submarinos y Aviación en la selección para todos los cargos de conducción superior de la Armada.
   - Flexibilización de carreras tipo en función de las exigencias operativas del Servicio Naval.

2.- Reducir hasta eliminar el déficit de Pilotos mediante:
   a) El mantenimiento del flujo previsto de Guardiamarinas a la ESCUELA DE AVIACION NAVAL.
   b) El ejercicio del Comando de Escuadrilla en el grado de CC. y CF.
   c) El perfeccionamiento del régimen de Pilotos Adscriptos con un mejor programa anual de adiestramiento, que exija niveles a alcanzar.

///...

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



...///

d) La instrumentación de una Reserva Activa controlada y con niveles anuales de adiestramiento fijados.

e) El incremento del cupo del Cuerpo Complementario, para que puedan cubrir Cargos en las Bases y así liberar Pilotos.

3.- Mantener actualizados los conocimientos profesionales enviando observadores idóneos en toda oportunidad posible a cualquier lugar del mundo donde se pueda obtener experiencia bélica real.

4.- Promover los instrumentos legales que permitan mantener una reserva activa, cuya dimensión y alistamiento será responsabilidad del COMANDO DE LA AVIACION NAVAL.

C - RESPECTO DE LOS MEDIOS:

1.- Para la incorporación de Sistemas de Armas Aeronavales establecer la obligatoriedad del método de PROGRAMAS, bajo una sola autoridad, que incluyan todos los requerimientos (personal, material y servicios).

2.- Incrementar los medios aéreos para posibilitar la operación simultánea del GAE y de otro similar basado en tierra, el cual además proveerá los reemplazos para aquel.

3.- Desarrollar aceleradamente los sistemas de Comando, Control y Comunicaciones (C 3).

4.- Desarrollar aceleradamente la Defensa Antiaérea (misiles, cañones, radares, etc.) de las Bases Aeronavales y Aeródromos de Campaña asignando esa responsabilidad a la Infantería de Marina.

D - RESPECTO DE LOS PUNTOS DE APOYO:

1.- Adoptar el criterio de que las Bases Aeronavales son Comandos operativos, tanto en tiempo de paz como de guerra, tal como un Portaaviones, sin movilidad, y consecuentemente deben ser prioritariamente dotados en personal, material y servicios.-

///..



...///

2.- Desarrollar los puntos de apoyo para que puedan brindar a las unidades aéreas todo tipo de servicio de apoyo operativo y logístico.

3.- Mantener, actualizar e incrementar todo lo referente a las Unidades ASAC (Estudio Estado Mayor ASAC) en razón del excelente resultado comprobado en el reciente conflicto Malvinas.

4.- Asignar máxima prioridad a las inversiones y esfuerzos para desarrollar la BASE AERONAVAL RIO GRANDE como Punto de Apoyo Principal y para reactivar la BASE AERONAVAL RIO GALLEGOS.

5.- Dotar a la BASE AERONAVAL RIO GRANDE de un Taller General de Reparaciones, con capacidad de apoyar a las unidades en sus requerimientos no específicos.

E - RESPECTO DE LA ORGANICA:

1.- Adoptar una estructura orgánica, administrativa, (Anexo N° 1) que, aprovechando los elementos de infraestructura disponibles, tenga la flexibilidad adecuada para permitir la transición rápida a la implementación de los planes de guerra.

2.- Conformar las Escuadras o Grupos Aéreos agrupando los elementos de acuerdo a su función operativa, para facilitar la transición a la organización de Tareas (Ataque, Exploración, Helicópteros, Sostén Logístico Móvil, Instrucción).

3.- Permitir que los Comandantes de Fuerzas Aeronavales puedan constituirse en Comandantes Aeronavales de Teatro, para los planes de guerra, a través de una adecuada distribución de las mismas.

4.- Reagrupar las bases de despliegue para que respondan a las necesidades de cada teatro y a un criterio orgánico funcional.

5.- Adoptar una estructura orgánica operativa Tipo (Anexo N°2), sujeta a las modificaciones que resulten de los Planes de Operaciones.

//..

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



...///

6.- Integrar los buques a la red de Tránsito Aéreo Nacional.

7.- Acelerar la reorganización de la DIRECCION DEL MATERIAL AERONAVAL para que incluya, por lo menos, los siguientes Departamentos:

- Aeronáutico
- Armas
- Aviónica
- Supervivencia
- Equipos y sistemas de apoyo
- Programas Unidades Aeronavales

Siendo el aspecto logístico generalmente el más fuerte condicionamiento a la capacidad de realizar Operaciones Aéreas Navales (PROFUARA - 2 Capítulo 1.1 - Artículo 1 1.09 - párrafo 2), es de vital importancia que se concentre en la DIRECCION DEL MATERIAL AERONAVAL todo lo concerniente a la logística de las aeronaves.

AGREGADOS: Anexos N°1 y 2.-

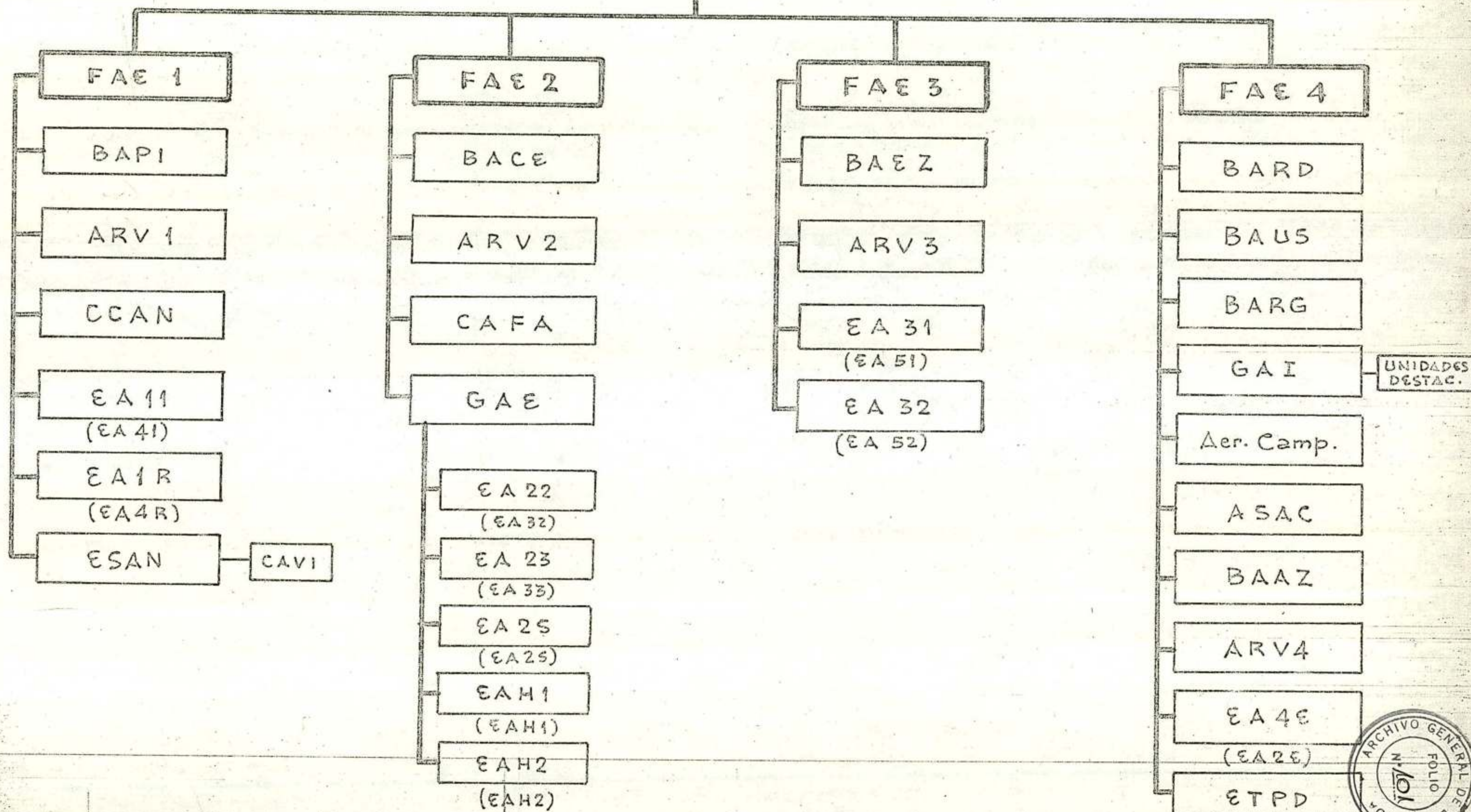
BUENOS AIRES, 14 de julio de 1982.-



CARLOS PABLO CARPINTERO
VICEALMIRANTE

SECRETO

ANEXO 1





SECRETO

ANEXO 2

